

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE

SUR

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE DE LA MARINE

SOUS L'ANCIEN RÉGIME ET LA RÉVOLUTION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le 16 juin 1913, à 1 heure 1/2

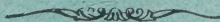
PAR

Armand LE HÉNAFF

Commissaire de la Marine

Président : M. CHÉNON, professeur.

Suffragants { *MM. CHAVEGRIN, professeur.*
GEOUFFRE DE LAPRADELLE, professeur.



LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, Rue Soufflot, PARIS, V°

L. LAROSE et L. TENIN, Directeurs

1913

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation
ni improbation aux opinions émises dans les
thèses ; ces opinions doivent être considérées
comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

ÉTUDE

SUR

L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

DE LA MARINE

SOUS L'ANCIEN RÉGIME ET LA RÉVOLUTION

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(Sciences politiques et économiques)

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le 16 juin 1913, à 1 heure 1/2

PAR

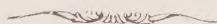
Armand LE HÉNAFF

Commissaire de la Marine



Président : M. CHÉNON, professeur.

Suffragants { *MM. CHAVEGRIN, professeur.*
GEOUFFRE DE LAPRADELLE, professeur.



LIBRAIRIE

DE LA SOCIÉTÉ DU

RECUEIL SIREY

22, Rue Soufflot, PARIS, V°

L. LAROSE et L. TENIN, Directeurs

1913



Digitized by the Internet Archive
in 2026

ÉTUDE
sur
L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE
DE LA MARINE
SOUS L'ANCIEN RÉGIME ET LA RÉVOLUTION

INTRODUCTION

« Ne changez jamais votre lance, votre cheval de bataille, ny vos esperons dorez à une voile, boulingue ou trinquet ; car, à la vérité, ce n'est pas le fait des Français que la Marine. » Ainsi écrivait de la Vieilleville au maréchal de Saint-André.

Appréciation sévère et décourageante, mais combien injuste ! Il ne nous appartient pas d'écrire les hauts faits de la Marine française. D'autres les ont déjà retracés mieux que nous ne saurions. Mais il est peut-être intéressant de marquer les étapes de l'organisation administrative de la marine depuis l'époque la plus reculée

où nous voyons la royauté se tourner vers les choses de la mer.

La Marine militaire seule sera l'objet de cette étude. Nous avons négligé à dessein les attributions civiles qui firent partie du Ministère à sa formation et qui s'en sont détachées par la suite. L'Amirauté de jadis, puis le Secrétariat d'État avaient à s'occuper du Commerce extérieur, des Consulats et des Colonies. Depuis la Révolution les attributions commerciales, séparées de la Marine, ont formé un ministère distinct. Les Consulats ont passé aux Affaires étrangères (1791). Le Sous-Secrétariat des Colonies a été érigé en 1897 en un ministère spécial.

Presque tout l'intérêt de cet historique réside dans l'organisation des ports militaires qui servent de base à nos forces navales. Le groupement des escadres et des divisions n'a jamais été l'objet d'une réglementation ferme. Leur composition et leur répartition sur le littoral ou dans les mers lointaines ont varié fréquemment selon les fluctuations de la politique extérieure. D'autre part les vice-amiraux et lieutenants généraux ont toujours conservé la haute main sur tous les services techniques et administratifs des escadres.

Mais l'organisation des ports militaires a été l'occasion d'une lutte de plusieurs siècles. Si l'arsenal a un objectif militaire bien défini : le navire de combat, il offre une complexité qu'aucun autre service public ne présente au même degré. C'est à la fois un ensemble

d'usines où se construit et se répare le bâtiment de guerre, et un immense magasin où il s'approvisionne en munitions, en combustibles, en vivres et en matériel ; c'est de plus un réservoir d'hommes destiné à former son équipage. La protection de ce point d'appui des forces navales exige des moyens de défense par terre et par mer qui en font un centre important d'action militaire.

Comment coordonner les efforts de ces services voisins et souvent enchevêtrés ? Comment concilier les intérêts divers des éléments qui concourent au fonctionnement de cet organisme compliqué ?

Les solutions ont été différentes selon les époques.

L'organisation de la marine avant Richelieu nous offrira d'abord l'occasion d'étudier la préparation de la lutte sur mer au temps de la guerre de Cent ans et l'institution de l'office de l'Amiral de France et des amirautés provinciales entre lesquelles se divisait le littoral français.

Dans une deuxième partie nous examinerons l'évolution de la marine depuis Richelieu jusqu'à la fin de l'Ancien Régime. Le Cardinal s'empare de toute l'autorité maritime en France. Les ports militaires reçoivent une organisation régulière. Colbert contribue puissamment à cette réforme et le marquis de Seignelay, son fils, condense dans l'ordonnance de 1689 les principes qu'il hérita de son père avec sa charge de Secrétaire

d'État. Tout le xviii^e siècle est rempli de la querelle entre la Plume et l'Épée.

En dernier lieu nous verrons comment les lois de la période révolutionnaire bouleversent à plusieurs reprises l'organisation de la marine et comment enfin la création des Préfectures maritimes ramène définitivement l'unité dans nos ports militaires. Complétée en 1875, la réforme de l'an VIII est demeurée en vigueur jusqu'à nos jours.

Le texte des lois et des ordonnances nous renseigne exactement sur ces modifications fréquentes.

Dans ces études nous avons eu recours très souvent à l'ouvrage remarquable et si documenté de M. de la Roncière, auteur d'une Histoire de la Marine Française. Il est impossible en ces matières de faire la moindre recherche sans marcher sur les traces de ce savant historien. Si nous ne l'avons pas plus souvent cité c'est afin d'éviter la répétition monotone de son nom au bas des pages de notre première partie.

Les trouvailles archéologiques de M. Jal nous ont également renseigné sur ces périodes un peu incertaines de notre histoire. Nous devons aussi beaucoup à MM. Lacour-Gayet et Deschard. Ces auteurs nous ont déjà frayé la voie.

Notre ambition sera seulement de présenter en raccourci le tableau des institutions de la marine; heureux si nous avons pu jeter quelque clarté sur leur histoire qui est liée à la grandeur du pays. Sans une Marine

puissante une nation renonce à toute action mondiale et vit repliée sur elle-même. Cette politique de résignation — signe de décrépitude — ne fut pas celle de la France dans les siècles passés. Nous restons convaincus qu'elle ne sera jamais la nôtre.

A bord du Croiseur *Victor Hugo*

en rade de Constantinople, le 29 novembre 1912.

ARMAND LE HÉNAFF.

PREMIÈRE PÉRIODE

LA MARINE MILITAIRE AVANT RICHELIEU

I

Les flottes mercenaires et les premiers amiraux

On croit généralement que la marine militaire n'existait pas avant Richelieu et que c'est au génie de cet homme d'État que nous devons la création de nos flottes et l'établissement de nos ports de guerre.

Rien n'est plus inexact. L'histoire nous apprend que depuis toujours nos ancêtres surent lancer sur les flots houleux de l'Océan, ou sur les vagues berceuses de la Méditerranée, les frêles galères qui glissaient en battant la mer de leurs rames et les lourds vaisseaux couverts de voiles qui, dit-on, avant Colomb, portèrent aux rives d'Amérique l'audace de nos marins amoureux d'aventure.

La position de la France assise sur deux mers est

incomparable. Elle reçoit par la Méditerranée les présents du Monde-Ancien, aïeul de notre civilisation, et s'ouvre sur l'Océan à l'appel du Nouveau-Monde dont l'avenir s'annonce illimité.

Encore que la rupture de nos côtes par la péninsule ibérique constitue pour nos flottes de guerre un motif d'infériorité vis-à-vis d'un adversaire concentré dès le début de l'action et maître de couper nos routes, il faut reconnaître pourtant que c'est là pour la marine marchande une cause de développement et de prospérité.

Or cent exemples nous enseignent que la flotte commerciale s'appuie sur la flotte militaire. Elle reçoit d'elle la sécurité et lui donne en échange un personnel exercé au métier de la mer. L'une ne peut vivre sans l'autre. A l'origine les vaisseaux de guerre et les navires de commerce servaient indifféremment aux deux fins : l'adjonction d'un éperon, l'embarquement de soldats et plus tard de canons, suffisaient pour donner très rapidement aux uns les qualités guerrières des autres.

La France ne pouvait pas négliger l'avantage que lui donne sa position géographique.

Les premiers rois eurent de bonne heure à leur service des bâtiments armés en guerre et jalonnèrent nos côtes de stations où venaient se réfugier et se ravitailler nos divisions navales, chargées d'assurer la défense du littoral menacé.

Les premières craintes naquirent au moment où les Normands descendus des mers scandinaves, tentés par les riches proies qu'étaient nos provinces, vinrent ravager nos côtes et commencèrent de remonter nos fleuves. Charlemagne put voir leurs drakars s'aventurer jusque sous ses yeux. « Il établit à Boulogne un grand arsenal d'où les munitions étaient distribuées rapidement et sûrement dans la Baltique, dans la Manche et dans l'Océan. On a dit qu'il traçait lui-même les plans des travaux et connaissait les qualités nautiques des différents types de navires (1). »

Mais plus tard, quand les Normands furent établis le long de la Manche et incorporés dans la nation française, les regards se détournèrent des mers du Nord et se portèrent vers la Méditerranée. Un mouvement irrésistible entraînait les armées chrétiennes vers le tombeau du Christ. L'empire d'Orient avait plié sous l'effort musulman et les lieux saints étaient aux mains des Infidèles. Rien n'avait pu les écarter, ni ces armées puissamment organisées, ni ces flottes judicieusement réparties dans le bassin oriental de la Méditerranée et possédant comme centre l'arsenal de Byzance.

Un système de recrutement, véritable inscription maritime, fournissait les équipages de ces flottes byzantines. Des chartulaires tenaient registre de tous les hommes adonnés à la navigation. Chacun de ceux-ci rece-

1. Augier, *Histoire maritime de la France*.

vait une propriété héréditaire exempte d'impositions et inaliénable, « fief de quatre litres si l'inscrit appartenait à l'escadre active des thèmes, de deux litres seulement s'il faisait partie de l'escadre impériale plus rarement mobilisée » (1).

Ces escadres obéissaient aux drongaires et aux mégaducs.

Par malheur, les Croisés de France étaient moins bien pourvus et durent faire appel aux flottes de Venise et de Gênes.

C'est ainsi que nous voyons en février 1190 Philippe Auguste accréditer Hugues de Bourgogne auprès de la communauté de Gênes afin de nolisier des navires de transport.

Geoffroy de Villehardouin, lors de la troisième croisade, fut le principal commissaire des princes, chargé de négocier avec le doge Dandolo. La République de Venise se chargeait moyennant 85.000 marcs du transport des troupes et fournissait de plus cinquante galères d'escorte. Les vivres étaient assurés pendant neuf mois par la République.

Quand Saint-Louis entreprit sa première croisade, un contrat fut passé entre Guillaume de Voragine, écrivain de la communauté génoise, et les plénipotentiaires du roi : A. Polin, Renaud Gallarum et Jean de Paris (Gê-

1. Rambaud, *L'Empire Grec, au X^e siècle* (Constantin Porphyrogénète), p. 290.

nes, 13 septembre, Saint-Germain-en-Laye, octobre 1246) (1).

L'organisation de cette campagne fut confiée à Hugues Lercari et Jacques du Levant. Ces Gênois étaient les anciens capitaines des navires qui avaient amené Innocent IV de Civita-Vecchia à Savone en 1244. Sur la recommandation du pape, Saint-Louis les nomma *amiraux du roi*. Ce furent les premiers titulaires du nom (1248).

D'où venait donc cette appellation, nouvelle dans la langue ?

Selon l'opinion le plus généralement admise le mot « amiral » dérive du mot arabe « émir ». De la Roncière, dans son *Histoire de la Marine Française*, en donne l'explication suivante : Lors de la conquête de Palerme et de Messine par les Normands en 1060, Robert Guiscard et ses successeurs se trouvèrent en présence de l'organisation des Arabes dont l'Emir conservait sous son autorité immédiate la flotte et l'arsenal. L'Emir, maintenu en fonction par les vainqueurs, remplissait au début de l'occupation le rôle de vice-roi et unissait les pouvoirs militaires aux attributions civiles. Quand la Cour vint résider dans la capitale de la Sicile, il perdit ses attributions de vice-roi, mais sa juridiction s'étendit à tous les Musulmans de l'île, presque tous marins. C'est ainsi qu'il fut investi du commandement de la flotte. Son nom émir « *amir* » dont le génitif est

1, Jal, *Archéologie navale*, t. II, p. 383.

* *αμνηραδος* » fut traduit en latin par le mot *amiratus* ou *admiratus*, dont nous avons fait *amiral*.

En 1269, Saint-Louis donna pour la première fois le titre d'amiral à un Français, Florent de Varennes, qui exerça le commandement de la flotte lors de l'expédition des croisés sur Tunis.

L'amiral des galères Otton de Coucy est le premier chef d'armée navale qui ait porté le titre d'amiral dans la Marine du Ponant (23 déc. 1295).

Français ou étrangers, ces amiraux étaient commissionnés pour la durée de la guerre ou pour le commandement d'une expédition. Ils traitaient le plus souvent à forfait pour la constitution et l'entretien de la flotte et n'étaient que des entrepreneurs de guerre navale.

On peut dire que jusqu'à Saint-Louis les rois de France ne songèrent pas à organiser des flottes de guerre et des arsenaux.

Louis IX, pendant la préparation de sa deuxième croisade, fit d'Aigues-Mortes une base navale d'où s'embarquèrent ses compagnons d'armes sur des navires fournis en grande partie par Gênes (1).

Son fils Philippe le Hardi s'intéressa à l'œuvre paternelle, et, traitant en 1272 avec le viguier d'Aigues-Mortes, se réserva le droit d'instituer un amiral au mo-

1. Convention passée par Enguerrand de Journi, Henri de Champrepus et Guillaume de Mora (V. Jal : *Mémoires sur quelques documents génois*).

ment du passage général des Croisés. Peu à peu le port fut élargi et fortifié et devint une station navale importante.

A l'époque des guerres d'Aragon, Philippe fit construire ou affréter cent galères et le « procureur du roi pour l'affaire des galères ». Pons Rasier organisa à Narbonne un arsenal où les vaisseaux trouvèrent agrès et munitions.

Ecrasée à Rosas et à los Hormigas (1285) la flotte française fut reconstituée par Philippe le Bel qui plus tard la céda à bail à Charles II, son cousin et allié. Remise en fut faite à Barthélemy Boivin, commissaire angevin (Lettre de Charles II au sénéchal de Carcassonne, 24 novembre 1291).

L'arsenal de Narbonne fut conservé. Il avait pour recteur Pierre Bernuis. Celui-ci dépendait d'ailleurs de Lamagnon, amiral de Provence, lequel avait aussi sous son autorité les arsenaux de Marseille, de Nice et d'Aigues-Mortes (1).

Mais Aigues-Mortès lentement s'ensablait et devenait impraticable à la plupart des navires. Ce malheur s'est renouvelé depuis lors : Brouage au xvii^e siècle, Rochefort de nos jours ont subi un sort pareil.

1. De la Roncière. *Histoire de la Marine française*, t. I.

II

Un port de guerre au XIV^e siècle Le clos des Galées de Rouen

Toutefois ce n'est pas sur la Méditerranée que nous allons trouver tout d'abord un port de guerre de premier ordre, doté d'un outillage très perfectionné pour l'époque et d'un personnel spécialisé.

En 1292 les Génois reçurent la commande de vingt grandes galères : quatorze étaient à construire par adjudication (*ad estalium*) et six de gré à gré (*ad credentiam*). Elles furent consignées au nom de Guillaume Boccuze. En réalité ces galères, commandées par des personnes interposées, étaient destinées au roi de France Philippe IV.

Vers le même temps, le recteur de l'arsenal de Narbonne, Pierre Bernuis, reçut l'ordre de se diriger avec ses ouvriers vers Bordeaux.

La flotte méditerranéenne passa dans le Nord. Ce n'était pas chose facile de faire contourner l'Espagne à ces navires légers spécialement construits pour évoluer dans la Méditerranée.

En mars 1294, Henri Marchese, dont le nom francisé devint Henri le Marquis, installa pour la première fois un arsenal maritime à Rouen. Tout venait du Midi : constructeurs, charpentiers, calfats, amiraux, patrons, écrivains, ainsi que 1.600 marins languedociens, provençaux ou génois, rassemblés à Aigues-Mortes et de là amenés à Rouen.

Rouen devint le centre, en 1295, d'une flotte de 50 galères et 7 galiots, montée par 7.000 ou 8.000 hommes d'équipage : galères venues du Levant, nefes requissionnées par embargo, navires de transports achetés à la Ligue hanséatique, sans oublier la flotte marchande de Normandie, susceptible elle aussi d'apporter, le cas échéant, un concours efficace.

Le plan du Clos des Galées — ainsi s'appelait l'arsenal (1) — fut copié sur celui de Séville. C'était un grand édifice rectangulaire à 17 travées-abri pour les galères et flanqué aux angles de magasins à munitions. Des cales de construction, des ateliers permettaient de procéder à tous les travaux de coque ou de mâture. Les magasins fournissaient le menu matériel naval et les vivres.

1. Le mot d'arsenal est un terme espagnol dérivé de l'arabe Daar Sanaa qui signifie : maison des œuvres. Les Portugais en avaient fait le mot Torsanabal et les Espagnols el Arenal. Les Français en avaient tiré : Tersenal, Dorsenal ou Arsenal. Les Normands le traduisirent par « Clos des Galées » (De la Roncière, *Hist. de la Mar. franç.*, tome I).

Bâti sur la rive gauche de la Seine, vis-à-vis de Rouen, le Clos était défendu par une ceinture de fossés dont le plus grand, « gazonné de pieux et d'aïs », qui traversait tout l'arsenal, s'élargissait au centre en un vaste bassin de carénage.

Le Clos était réservé aux galères, tant levantines que galiotes, aux lins, barges normands et barjots. A Harfleur, sorte de port annexe, étaient stationnés les transports, nef, coques et tous vaisseaux ronds d'un trop fort tonnage pour remonter le fleuve (1). Harfleur possédait en outre « l'hôtel aux piliers, magasin des engins du roi et des bonnes villes pour les armées de la mer ». Enfin, distinct de celui-ci, un arsenal municipal servait de refuge et de bassin de radoub pour les corsaires, en vertu d'une charte octroyée à Harfleur en 1396.

Pour la construction et la réparation des galères à Rouen, on faisait venir à grands frais de Gênes, Marseille, Narbonne et Aigues-Mortes, des équipes très expertes à ajuster les navires à joints lisses. Pour les barges, navires à clins, on embauchait des charpentiers et clinqueurs normands.

Tous les services de la marine reçurent une organisation très nette et très hiérarchisée, fort remarquable à une époque où l'enchevêtrement des pouvoirs était chose commune.

L'amiral, chef suprême de la flotte, eut sous ses or-

1. Augier. *Histoire maritime de la France*.

dres : un lieutenant, de la mer, le vice-amiral, qui commandait en son absence, des commis en Picardie et dans les grands ports de Dieppe, Abbeville et Boulogne. Les chefs d'escadre commissionnés par lui portaient le titre de « capitaines de la présente armée de la mer ».

Les fonctionnaires chargés de l'administration du Clos des Galées et plus généralement de la fortune matérielle de la marine, étaient nommés par le roi, mais dépendaient de l'amiral. La qualification de « lieutenants », qui leur était attribuée, marquait bien leur subordination vis-à-vis de lui. L'amiral les confirmait en cette qualité : « Huc Quieret, Chevalier le Roy et son admirat.

Nous avons fait François de l'Ospital, Guillebert Poolin et Thomas Fouques, tous ensemble et chacun par soy, nostre lieu tenant (1) » (3 août 1337).

Par ordonnance de 1342, le Roi envoya l'amiral inspecter l'état des armements et la préparation de la mobilisation : « Premièrement que l'Amiral s'en ira pour faire les monstres et pour faire que les Nefs et Barges soyent bien appareillées et qu'elles soyent toutes prestes et les gens arrez pour entrer en mer deux ou trois jours après les Trièves faillants (2). »

1. Ces trois fonctionnaires étaient, l'un clerc des Arbalétriers, l'autre commis aux constructions navales, le troisième garde du Clos.

2. Le P. Anselme — *Histoire généalogique et chronologique de la Maison de France et des Grands officiers de la Couronne*. — « Extrait

Le plus importants de ces administrateurs était le Garde du Clos. Il avait un traitement de 300, puis de 400 livres par an, était logé dans un manoir aux frais de l'État et prêtait serment devant la Chambre des Comptes. Il portait le titre officiel de « Maître et Garde du Clos des Galées du Roy et des armeüres et artillerie dudit seigneur pour le fait de la mer » (1).

Il avait la direction de tout le matériel dans l'arsenal de Rouen et dans tous les ports d'amirauté. De

d'un rouleau de parchemin communiqué par M. Vion d'Herrouval, conseiller du roi, auditeur en sa chambre des Comptes : Ce que sont les ordonnances faites au Bois de Vincennes en la présence du Roy et présents aussi les Gens des Comptes, le 13^e jour d'aoust l'an 1342. »

1. Lettre de nomination d'un Garde du Clos :

« Charles, par la grâce de Dieu roy de France, à tous ceux qui ces lettres verront, salut. Sçavoir faisons que pour le bon rapport que par plusieurs de notre conseil nous a esté fait du sens, loyauté et bonne diligence de notre sergeant d'armes, Jehannequin Champenois, et aussi par considération des bons et agréables services que ledit Jehannequin a fait par long temps à nostre cher seigneur et père, dont Dieu ait l'âme, tant au païs d'Écosse où nostre dit seigneur et père l'a envoyé en message par plusieurs foiz, comme en plusieurs grans voïages et autrement en plusieurs manières, nous, iceluy Jehannequin Champenoys avons fait ordonné commis et establi et par ces présentes faisons, commettons et établissons maistre et garde de nostre clos des galées lez Rouen et des ousvrages et réparations de nostre navire et des armeüres et artilleries appartenans et estant en icelui clos ; lequel office vaque par la résignation de Guillaume Darrablay dernier détenteur d'icelui..., etc... Donné à Paris en nostre hôtel lez Saint Pol, le xvi^e jour d'avril après Pasques, l'an de grâce mil trois cens quatre vins et un et le premier de nostre règne » (*Arch. nat.* K 55, n^o 8. Breart, page 119).

plus il avait le droit de faire abattre pour les constructions navales les plus beaux arbres des forêts de Roumare et de Rouvray (Ordonnance du 3 septembre 1376 Ord. tome VI, p. 218).

A la tête de chacun des services spéciaux était placé un officier.

Le Clerc des Arbalétriers payait les équipages. C'est lui qui passait les revues au moment de l'appareillage (1). Les trésoriers d'armée navale lui remettaient leurs comptes certifiés par le capitaine. Il avait comme l'Amiral un pourcentage sur les prises.

Un Maître des OEuvres appelé aussi visiteur et estoreur de navires était préposé aux constructions navales.

Le maître des garnisons se chargeait du service des vivres. C'est ainsi que nous voyons au moment où s'organise au Clos des Galées les expéditions navales, Gérard le Barillier s'occuper de la fourniture des boissons, tandis que le trésorier Jean Arrode et le capitaine Michel de Navarre amènent de Bruges les armes et munitions (2) et que Gaultier de Bruxelles se chargeait de l'habillement.

« La direction financière de l'arsenal fut confiée ex-

1. « Item l'on envoyera, dit le Roi, nostre Jacques de Boulay trésorier avec mestre Charles de Grimaut à Harfleur pour faire les payements et Jean de l'Ospital (clerc des arbalétriers) pour voir les monstres avec ceux qui a ce sont ordonnez. » (P. Anselme. *Histoire chronologique* : Extrait d'un rouleau de parchemin... page 984.)

2. Jal. *Archéologie navale*, t. II, p. 301, 321 et 326.

clusivement au Garde du Clos jusqu'au règne de Charles VI. On lui adjoignit alors un « contrerolleur » beaucoup moins payé que lui, mais chargé comme lui d'une des clefs de la caisse. » (De la Roncière.)

Les frais d'entretien de la flotte furent d'abord couverts par l'aide spéciale consentie par les États de Normandie et les villes de Saintonge (1). C'était un droit prélevé sur l'exportation, supporté partie par l'affrèteur, partie par le maître du navire. Les collecteurs en versaient le montant entre les mains du Garde du Clos qui l'affectait, sous le contrôle de la Chambre des Comptes, « aux soudoyers des gardes de la mer, constructions et garnisons de nefes et galées ».

Plus tard, après que Jean II eut réorganisé la Marine Royale en 1352, le budget spécial de la flotte de transports acquise en Flandre fut imputé sur la recette de la vicomté de Montivilliers. Les comptes de Jean Ribaut, vicomte de Montivilliers, pour les dépenses de la marine existaient encore en 1737 avant l'incendie de la Chambre des Comptes.

Quant à la deuxième escadre, stationnée à Rouen, elle était entretenue sur le budget de la vicomté de Rouen. C'était une force navale uniquement composée de navires rapides.

1. Dans le Levant on affectait aux dépenses de la Marine le produit d'indulgences pontificales accordées pour subvenir aux frais de lutte contre les Infidèles. (Etat sommaire des *Archives de la Marine*, p. X.)

Les villes étroitement unies, dans un sentiment patriotique et solidaires dans la défense commune de leurs intérêts, contribuaient spontanément à l'organisation de la flotte. Etienne Marcel envoya à Rouen des soudoyers parisiens. Rouen, Harfleur, Chef de Caux mobilisèrent vaisseaux, arbalétriers et marins. Le recrutement national des équipages se faisait de trois façons : « Tout d'abord les marins des villes maritimes devaient fournir et monter un nombre déterminé de vaisseaux. » D'autres marins étaient « soudoyés » par le roi parmi les pêcheurs picards, normands, saintongeais ou languedociens. Enfin les hommes provenant de la levée en masse dans les provinces maritimes étaient affectés au service de la marine (droit d'arrière-ban (1)). »

Des étrangers s'ajoutaient en grand nombre aux marins de nationalité française : catalans, picards, navarrais, castillans.

Ainsi organisé, avec son personnel administratif et technique, ses bassins de radoub, ses munitions et ses approvisionnements, l'arsenal de Rouen joua un grand rôle dans la préparation de la lutte sur mer pendant la guerre de Cent Ans.

La Grande Armée de la mer, qui devait à l'Ecluse subir un si malheureux sort, y fut équipée en moins d'un mois. Il est vrai de dire que chaque maître fut

1. Augier, *Hist. mar. de la France*.

chargé d'approvisionner son bâtiment pour une durée de deux mois. Le maître des garnisons du roi et le député aux garnisons de la flotte qui parcoururent les ports se contentaient de distribuer une provision de $3/5$ de livre par homme d'équipage.

Ce ne fut là qu'un expédient auquel on eut recours dans un moment de crise. Le Clos des Galées fournissait habituellement aux vaisseaux tout ce qui leur était indispensable : armes, munitions, vivres et engins de toutes sortes : « Thomas Fouque, écrivait le roi à son Garde du Clos, nous avons enchargié certaines besoignes secrètes à nostre amé et féal conseiller Nicolas Behuchet, par lesquelles il pourra avoir mestier des artilleries, armeüres et des autres choses que tu as en ta garde : Si voulons que tu les lui bailles. » (13 fév. 1338.)

Pendant un certain temps, Charles V entretint, outre la flotte de Normandie et l'arsenal de Rouen, une force navale stationnée dans la Méditerranée : le 27 mars, 1368 le roi « ordonna que pour la sûreté de son royaume il y aurait toujours dix galères armées sur mer à ses dépens, dont il y aurait cinq sur les côtes de Provence et de Narbonne et les autres sur celles de Normandie » (1). Cette division navale du Languedoc était placée sous le commandement d'un vice-amiral et sous l'administration d'un maître de port. Tour à tour les officiers de la division du Levant étaient appelés dans le Ponant comme à une école de guerre.

1. P. Anselme. *Histoire chronologique et généalogique*, t. VII, p. 909.

Le vice-amiral de Languedoc après les deux campagnes de 1369 et 1370 préféra se retirer à Montpellier et fut révoqué. Le véritable capitaine des galères était le maître visiteur Etienne de Brandiz, chargé, sous la haute direction du maître des ports du royaume, d'empêcher l'exportation de la monnaie et des produits prohibés. Etienne de Brandiz commit des malversations qui incitèrent Charles V à se débarrasser de son escadre du Levant. Elle fut vendue en mai 1379.

Le Clos des Galées de Rouen connut lui aussi des fortunes diverses. Jalousement gardé et agrandi au moment des guerres, il fut délaissé sous Charles VI. Au matin même de sa mort, Charles V signa l'abolition des aides. C'était la paix à tout prix : c'était aussi la suppression du budget de la marine et l'agonie du port de Rouen. En moins de deux ans, quarante navires disparurent, les uns condamnés par vétusté, d'autres pourrissant sans entretien dans le Clos. Les anciens patrons des navires se les appropriaient tour à tour.

Le 14 janvier 1419 sonna le glas du Clos des Galées.

Flotte et arsenal furent détruits en prévision de la chute de Rouen, vivement pressée par Henri V d'Angleterre qui en faisait le siège.

III

Les quatre Amirautés

§ 1^{er}. — L'AMIRAL DE FRANCE

Le premier amiral de France dont l'histoire fasse mention est, nous l'avons vu, Florent de Varennes qui obtint ce titre en 1270 et qui accompagna Louis IX dans sa croisade contre Tunis.

Mais Varennes, comme ses premiers successeurs, appartenait à cette catégorie d'amiraux pourvus d'une mission temporaire, qui se liaient au roi pour une campagne et qui souvent aussi s'engageaient à fournir les vaisseaux et les équipages et à assurer leur entretien et leur ravitaillement (1).

1. « Othon de Torcy, Chevalier, Amiral de France, prenait 400 livres parisis de rente à héritage sur le Trésor dont il jouissait en 1295. Le Roy lui fit payer pour les galères et galiotes qui étaient à Cherbourg le 1^{er} avril 1296 une somme de 8832 livres. » (P. Anselme. *Histoire chronologique*, p. 805.)

Benoit Zacharie, Amiral de la Mer, fut payé de la somme de 1.000 livres, puis de 7.000 livres pour la Dépense de l'Armée de la Mer en novembre et décembre 1291.

« Thibaut, sire de Chépoy, Chevalier, Grand-Maitre des Arbalé-

Ce fut seulement sous Philippe le Bel qu'ils devinrent titulaires d'une véritable fonction publique. Par la suite leur emploi acquit peu à peu un caractère de permanence. L'origine en fut l'habitude prise par le souverain de choisir pour une nouvelle campagne le même homme qui avait dirigé l'expédition précédente.

Cette charge devint un office dans la première moitié du ^{xiv}^e siècle.

Pierre le Mége ou Miège fut pourvu de l'office d'amiral en 1327. Peut-être en exerçait-il les fonctions auparavant, au dire de Valin, mais en vertu d'une simple commission.

Les premières lettres de provision datent en effet de 1327 (P. Fournier. *Hydrographie*).

Valin invoque comme preuve « un manuscrit de MM. Dupuy qui est à la bibliothèque de S. A. S. Mgr. le duc de Penthhièvre sous le n° 848 ».

Ce Pierre Miège dit aussi le Médici pourrait bien être de la famille de Médicis qui donna des reines à la France.

C'était un grand armateur de Toulon qui, en 1323, avait

triers, exerça la charge d'Amiral de la mer en l'expédition de Roumanie es années 1306, 1307 et 1308, prenoit 30 sols de gages par jour pour sa personne, 15 sols par chaque chevalier et 7 sols 6 deniers par écuyer comme il s'apprend du mémorial côté Pater. » (P. Anselme, p. 899)

« En 1403 Robert de Braquemont est dépêché en Espagne pour en faire venir 4 galées et 1.500 Arbalétriers et receut pour cet effet une somme de 16.000 francs. » P. Anselme, p. 926.

traité avec la France pour la fourniture d'une partie de l'escadre. Sommé de s'exécuter, il demanda un délai, prenant pour excuse sa faiblesse d'esprit, *sui ingenii imbecillitate causante*. Il est à présumer que cet armateur, vraiment trop modeste, fit valoir d'autres titres lorsqu'il obtint la charge d'amiral en 1327.

En tous cas, en 1373, la charge d'amiral était définitivement érigée en office, car, par acte du 10 février 1373, Amaury de Narbonne fut déchargé de l'hommage qu'il avait fait au roi lors de son installation dans sa charge d'amiral.

L'amiral prit dès lors une importance et une autorité plus grande. Il est appelé dans les textes : « Monseigneur l'Amiral » et il figure en 1336 à côté des plus grands noms du royaume dans la conclusion d'un traité. La nomination à cette charge d'un grand seigneur, Louis d'Espagne, prince des Iles Fortunées, seigneur de Montreton, contribua à lui donner un plus grand prestige.

Cependant, à l'origine, l'Amiral était subordonné au Connétable. En 1336, le sénéchal de Beaucaire, Hue Quiéret, nommé amiral, fut placé sous les ordres du connétable Raoul d'Eu promu : « Capitaine général dessus et devant tous les autres de l'armée de mer » (1).

La première préoccupation des amiraux fut de s'affranchir de cette autorité. Ils organisèrent les services maritimes et leur donnèrent une étroite cohésion, afin que le connétable ne profitât pas de sa commission tran-

sitoire de « capitaine de l'armée de la mer ». Dès février 1340, ils parvinrent à faire trancher la question dans le sens de leur indépendance. Des lettres patentes de Philippe VI mentionnent expressément que « le connétable de France a, dans le temps de la guerre, droit sur tous les gens d'armes, excepté les soudoyers de la mer esquiex il n'a nul droit ».

Les droits et les devoirs de l'Amiral furent déterminés par plusieurs ordonnances.

Avant celle de Charles VI, qui remonte au 7 décembre 1373, il n'y avait pas de lois maritimes. Ce fut à cette époque que, pour la première fois, la juridiction de l'Amirauté fut réglementée.

Par ordonnance du 2 octobre 1480, Louis XI attribua autorité pleine et entière sur la navigation à l'Amiral bâtard de Bourbon. Après Louis XII, qui fit paraître un édit du 27 août 1512, François I^{er} détermina, en faveur des amiraux de la Trémouille et d'Annebault, les pouvoirs attachés à cette fonction (1517-1534-1543). Nous trouvons encore les ordonnances de septembre 1555 publiées le 20 juillet 1557 par Henri II, les lettres patentes de Henri III en date du 12 février 1576 et enfin l'ordonnance de mars 1584, copiée sur celle de 1543, et promulguée par Henri III à la requête de l'Amiral de Joyeuse, quand celui-ci suspendit à son cou le cornet d'or ou sifflet de manœuvre, insigne de la fonction.

A partir de 1340 l'Amiral est donc un puissant per-

sonnage, relevant directement du roi (1). Il prend le titre d'Amiral de France, comme le connétable était connétable de France. Comme lui il est grand officier de la Couronne. Quand l'Amiral de France prit rang parmi les officiers de la Couronne les distinctions entre ces hauts fonctionnaires du royaume et les serviteurs privés du roi était déjà faite.

Des avantages importants étaient attachés à ce titre. De la conception fragmentaire de la souveraineté découlait cette conséquence que le nouveau roi devait confirmer expressément les nominations faites par son prédécesseur. Mais la Couronne, considérée comme personne morale, ne mourait pas : les grands officiers jouissaient donc d'une fonction moins précaire.

Ils invoquaient les mêmes raisons pour échapper à la destitution. Bien que cette théorie fût couramment soutenue, les rois de France ne se privèrent pas de destituer les grands officiers. Aimeri de Narbonne, créé amiral de France par lettres du 29 décembre 1369, fut destitué de sa charge en 1373.

L'amiral de France, en sa qualité de grand officier de la Couronne, avait entrée au Conseil du roi dont il devint membre de droit, quand cette institution prit un caractère réglementaire.

1. « Il porte pour marque de sa dignité une ancre posée en pal derrière l'écu de ses armes, le Jas ou traverse semé de fleurs de lys. » (P. Anselme *Histoire généalogique*, p. 890.)

Les droits et prérogatives de l'Amiral étaient exactement définis par l'ordonnance de 1543.

L'amiral de France, ou en son absence le vice-amiral, est le chef naturel de toutes les armées et expéditions navales. Il a le commandement de tous les vaisseaux de guerre et le choix de tous les officiers qui doivent les monter. Tous les navires de l'obéissance du roi sont tenus de porter les bannières, étendards et enseignes de l'amiral, qui peut à son gré y transporter son pavillon. C'est cette partie de ses attributions — la plus enviable de ses privilèges — que l'amiral exerçait le moins volontiers. Désignés par la faveur plus que par le mérite, les amiraux de l'ancien régime se considéraient plutôt comme des administrateurs que comme des marins. On perdit si bien de vue leur droit au commandement de la flotte qu'il leur fallut quelquefois des commissions spéciales de lieutenants généraux d'armée navale pour exercer leur prérogative. Claude d'Annebault, amiral de France, fut nommé lieutenant général pour l'armée de mer dans la lutte contre les Anglais (1) (27 juin 1545).

L'Amiral de France disposait aussi de la nomination, non seulement de tous les officiers de marine, mais encore de tous les officiers de port, des commissaires de la Marine et généralement de tous les officiers de guerre

1. Il en fut de même pour Claude de Tende, amiral de Provence nommé capitaine général de l'armée pour le passage des cardinaux à Rome (10 août 1534).

et de finances ayant emploi dans la Marine. L'amiral recevait de tous : chefs maîtres et patrons aux gages du roi, le serment de bien en tout se comporter. Nul n'avait le droit d'armer en guerre sans son consentement, et il avait le devoir de s'assurer si le navire proposé pour l'armement était pourvu de bons chefs, de gens de cœur et de munitions pour l'offensive et la défensive. Il délivrait les congés de mer, commissions et sauf-conduits aux capitaines et maîtres des vaisseaux équipés en guerre ou marchandises. Les ports, côtes et havres étaient sous sa surveillance et il avait le droit de guet sur toute la côte.

Les constructions et les radoubs des vaisseaux du roi, les achats de tout ce qui était nécessaire pour leur avitaillement : artillerie, munitions, agrès, vivres, etc., se faisaient d'après ses ordres et sous sa direction.

La dixième des prises faites en mer ou sur les grèves lui appartenait, ainsi que le dixième des rançons. Il avait droit à la moitié de la vente des bijoux, etc., trouvés sur les cadavres et non réclamés dans le délai d'un an et un jour, à la moitié de la valeur des épaves trouvées sur le rivage et au tiers de celles trouvées en mer.

Il percevait en outre des droits d'ancrage, de balisage, etc.

A ces revenus s'ajoutait une pension fixe qui allait toujours augmentant (1).

1. Lettres patentes du 27 décembre 1373 : Le roi octroyait à Jean de Vienne 2.000 livres de pension tant qu'il tiendrait l'office d'amiral.

La justice se rendait au nom de l'amiral. Il se paraît du titre pompeux de « Seul Seigneur haut justicier de la mer, ses quais, ports, havres rades et rivages tant et si loin que le grand flot de Mars se peut étendre ».

Il avait droit de prendre séance au Parlement sur les Hauts-Bancs. C'est ainsi que l'Amiral de Bourbon y siégeait le 12 octobre 1465 quand fut publiée la paix entre Louis XI et les princes ses frères.

Toutefois ce droit était vivement contesté. Lors de la réception de Gaspard de Coligny le président Gilles le Maître lui dit : « qu'il pouvait séoir comme gouverneur et lieutenant général du Roi en l'île de France, mais non pas comme amiral, aucun de ses prédécesseurs n'y ayant eu séance. » Semblable discours fut tenu par le président de Thou à l'amiral de Joyeuse en 1582. A partir de l'installation du duc d'Épernon il ne fut plus question de dénier à l'amiral le droit de siéger sur les hauts bancs du Parlement (1).

L'amiral veillait à la police du littoral... Il devait commettre des officiers de justice dans tous les ports, et des lieutenants à la table de marbre. Il pouvait enfermer dans les geôles royales les prisonniers arrêtés par le prévôt de l'armée de mer ou ses sergents. Sa juridiction s'étendait à tous les délits, affaires et contrats de nature maritime ainsi qu'aux crimes, délits et con-

1. Voir Valin (Commentaires de l'ordonnance de 1681) et C. P. Anselme (*Histoire chronologique*, p. 889).

traventions commis sur mer ou sur le littoral dépendant directement de la Couronne.

Pour l'exercice de cette juridiction le littoral était divisé en amirautés. Chacune de ces circonscriptions avait à sa tête des officiers de l'Amirauté réputés gens d'épée en même temps que de robe et aussi officiers de gendarmerie. A ce titre d'officiers militaires ils étaient exemptés de divers impôts et du logement des gens de guerre. Outre leurs fonctions de juges, les officiers d'amirauté inspectaient les milices-garde-côtes et recevaient les maîtres de métiers : calfats, cordiers, voiliers, etc. Ils avaient la police des ports et quais, la conservation des épaves et des prises. La juridiction maritime comportait trois degrés. Des jugements des lieutenants d'amirauté dans les ports on pouvait appeler à la table de marbre, c'est-à-dire aux juges d'amirauté qui siégeaient autour de la table de marbre au Palais. Enfin deux maîtres des requêtes, commis le 7 mai 1371 par le roi à l'examen des causes maritimes, les jugeaient souverainement. Bientôt ce fut au Parlement lui-même que fut dévolue la connaissance en dernier ressort des affaires maritimes (1) (13 juillet 1399).

Le Parlement intervenait encore pour recevoir le serment de l'amiral après lecture de ses lettres de provision. La cérémonie avait lieu en la grande chambre

1. Guenois, *Conférence des Ordonnances*, t. IV.

du plaidoyer ou chambre dorée ; le premier président procédait ensuite à l'installation de l'amiral en son siège de la table de marbre. Beaudroit de la Heuse y fut pour la première fois installé solennellement en 1359.

L'ordonnance du 7 décembre 1373 sur le fait de l'amirauté, n'avait pas suffi à faire reconnaître de tous les pouvoirs de l'amiral. Une opposition systématique se faisait sentir sur les côtes. Il n'était petit seigneur ou magistrat qui n'aspirât à exercer les droits d'amirauté.

Pierre Flotte ayant établi un lieutenant à Dieppe, se vit contester ses droits par l'archevêque de Rouen que le pape soutenait. En Normandie les conflits entre bail-lis, vicomtes, prévôts et l'amirauté, étaient réglés par l'Echiquier de Normandie. En 1374 le comte d'Eu avait élevé des prétentions sur les prises faites en mer. Le Chancelier de France, commis par le roi pour trancher le différend, donna raison à l'amiral Jean de Vienne. Une transaction fut passée le 30 août 1377 entre Jean de Vienne et le comte d'Eu : elle déterminait les droits et prérogatives de l'amiral de France.

Malgré la volonté bien affirmée du Roi, l'Echiquier de Normandie, le comte d'Eu et l'archevêque de Rouen tentèrent à nouveau de battre en brèche l'autorité de l'Amiral et de continuer leurs empiétements vers l'année 1480. L'Amiral de Bourbon provoqua l'ordonnance de 1480 contre les prévôts, obtint des arrêts du Parlement contre le comte d'Eu et transigea avantageusement avec l'archevêque de Rouen.

Son successeur Malet de Graville se heurta dans les provinces nouvellement rattachées à la Couronne à des amirautés locales.

Lors de la création de l'office d'amiral l'autorité de ce haut dignitaire ne s'était d'abord exercée que sur la Picardie, seule province maritime qui fit partie du domaine originel de la Couronne. A mesure que d'autres provinces vinrent se réunir à la France, l'Amirauté tenta de les soumettre à sa juridiction. La Normandie s'y plia après les contestations que nous avons relatées (1). En Languedoc l'autorité de l'amiral était virtuellement reconnue de ce fait que le commandant de la Flotte prenait le titre de vice-amiral.

Mais la Bretagne, la Guyenne et la Provence firent une résistance opiniâtre aux prétentions de l'Amiral de France.

§ 2. — L'AMIRAUTÉ DE GUYENNE

« Les lieutenants généraux de Guyenne revendiquaient l'autorité maritime depuis la bec de Batz jusqu'à Bayonne, en s'appuyant sur le traité conclu en 1453 entre Charles VII et le roi d'Angleterre à l'occasion de la reddition de Bordeaux et par lequel cette autorité leur était

1. L'Amiral de France eut un viceamiral en Normandie et un lieutenant général en Picardie. (Etat sommaire des *Archives de la Marine* p. 10.)

spécialement dévolue (1). » Il y eut cependant des amiraux de Guyenne, dès cette époque : le père Anselme cite Gentien Tristan et le marquis de Saluces.

Le frère de Louis XI, qui fut duc de Guyenne pendant trois ans, avait en 1469, avec l'agrément du roi, crée pendant sa souveraineté un amiral, Odet d'Aydie, et un vice-amiral. Après sa mort, ces deux officiers furent reconnus, malgré la vive résistance de l'Amiral de France, qui voulait étendre son autorité sur le duché uni de nouveau à la Couronne : En 1472 il nomma un lieutenant général en Guyenne. Mais il dut se résigner et reçut en compensation le revenu des villes, vicomtés et recettes de Bayeux et Gravelle.

Odet d'Aydie passa en 1488 dans le camp des insurgés. A ce moment Louis de la Trémouille fit valoir, en sa qualité de prince de Talmont et seigneur des Sables-d'Olonne, des droits à l'amirauté. Malgré l'opposition de Gravelle, amiral de France, il obtint en 1497 la création de l'office d'amiral de Guyenne qu'il cumula bientôt avec celui d'amiral de Bretagne.

L'amirauté de Guyenne se maintint jusqu'en 1613. A cette époque (17 novembre 1613) le duc Henri de Montmorency, amiral de France, en fut nommé titulaire par la résignation pure et simple de Gaspard de Coligny, le jeune.

1. Deschard, Notice sur le Corps des Officiers de Vaisseau, *Revue maritime*, 1879.

§ 3. — L'AMIRAUTÉ DE BRETAGNE

Le traité de 1231 entre Louis IX et Pierre de Dreux avait assuré aux ducs de Bretagne un droit régalien d'amirauté comme princes souverains bien qu'ils fussent grands vassaux de la Couronne (1) (Deschard). Lorsque la Bretagne fut réunie à la France en 1491 elle conserva une assez large autonomie. Son amiral Louis de Rohan, sire de Romefort, continua à jouir de sa charge.

Louis XII à son avènement confia l'amirauté bretonne à son ancien compagnon d'armes, Jean de Chalon, prince d'Orange, puis à son adversaire de Saint-Aubin du Cormier, Louis de la Trémouille : Le roi de France avait oublié les injures du duc d'Orléans.

A la mort de la Trémouille (1526), l'amiral de France, Chabot, prit possession de l'amirauté de Bretagne, mais par provisions distinctes. Son successeur, d'Annebault obtint la fusion des deux charges le 14 avril 1544. La déclaration royale était conçue en termes formels, « pour ôster tous prétextes de différents quoiqu'il ne

1. L'autorité maritime des ducs de Bretagne au xiv^e siècle s'étendait jusqu'à la Rochelle : « On y donnait des congés et permissions de naviguer et c'étaient les ducs de Bretagne qui jouissaient de ce droit du consentement de nos rois. Ces ducs tenaient à la Rochelle un officier pour délivrer ces congés appelés brefs ou brieux de sauveté. » *Histoire de la Rochelle*, par M. Arcère de l'Oratoire, tome II.

fût point nécessaire de parler dans les provisions dudit sieur d'Annebault de l'amirauté de Bretagne, attendu l'union de ce duché à la Couronne et que par ce moyen le mot de France fût suffisant, comprenant le tout sous le principal chef, qui est l'amirauté de France ». Néanmoins le titre d'amiral de *France et de Bretagne* fut conservé jusqu'à la suppression de l'office.

Animés au plus haut point de l'esprit particulariste, États, Parlement et gouverneur de Bretagne défendirent les droits de la province et engagèrent avec les titulaires de l'office une lutte acharnée coupée de quelques trêves. C'est ainsi qu'une transaction fut signée le 6 avril 1584 entre le duc de Mercœur et l'amiral de Joyeuse. Les droits d'amirauté étaient partagés entre les deux contractants. La transaction fut annulée par le roi Henri III (lettres patentes du 17 août 1588).

« Les liens étaient si ténus entre l'amiral et le vice-amiral de Bretagne que l'on put se demander si le vice-amiral n'était pas le lieutenant général du gouverneur (1). »

§ 4. — L'AMIRAUTÉ DU LEVANT

« Que chaque mer ayt son admiral. » Telle était la formule qui servait de cri de guerre aux amiraux du Levant et à leurs partisans.

1. De la Roncière, *loc. cit.*

Dès 1296 il y eut un amiral en Provence. La charge était d'ailleurs prévue dans la transaction passée en 1257 entre Charles de Provence et Béatrix. Il n'y avait pourtant plus d'amirauté du Levant au moment de la dévolution de la Provence à la France en 1481. Mais le grand sénéchal en exerçait les droits en vertu du testament de Charles d'Anjou : Celui-ci y affirmait sa volonté que le comte fût maintenu dans ses droits, lois, coutumes, charges et privilèges. Le roi de France avait accepté la déclaration du Parlement d'Aix en 1483 « de se donner d'un cœur franc au roy de France et de le supplier de recevoir les Provençaux en bons et fidèles sujets, les laissant vivre dans leurs statuts, coutumes, libertés et privilèges, avec l'assurance d'en être jamais désunis et séparés de la Couronne à laquelle ils prétendaient d'être invinciblement attachés, non comme un accessoire au principal, mais comme un principal à un autre principal. »

Le 20 février 1515 les lettres de provision de gouverneur et lieutenant général, tant par mer que par terre, au comté de Provence reconnaissent à René de Savoie, comme une attribution de ses prédécesseurs, « la pleine et entière connaissance du fait des mers du Levant, avec faculté de juger souverainement en leur admirauté. »

Le Parlement de Provence reçut de François I^{er} le droit de juger en dernier ressort les affaires maritimes. En 1515 des sièges d'amirauté furent créés dans les

principaux ports... L'organisation maritime de Provence fut copiée sur l'amirauté française. Mais le gouverneur de Provence reçut défense de s'intituler Grand Amiral. Il avait « l'œil et superintendance sur tous les navires et vaisseaux qui seront pour le roy mis sur les mers ».

Une mesure, prise par le roi en 1443 pour purger la France des malfaiteurs, allait favoriser le recrutement de l'équipage des galères en Méditerranée. Jacques Cœur avait obtenu que les « personnes oyseuses et vagabondes et autres caïmans » fussent embarquées de force sur les galères. Le neveu de Jacques Cœur, Jean de Village, fut nommé en 1456 « capitaine des gallées du roi ». Il eut pour successeur en 1477 Michel Gaillart. On avait jugé utile de définir son rôle dans un mémoire en date du 10 décembre 1481 « sur le général des galères ou le commandement en son absence » (1). Le terme subsista : On l'attribua à ce fait que le premier titulaire du titre avait été général des finances et qu'en passant à la tête des forces navales il conserva son appellation de général.

« Le général des galères porte pour marque de sa dignité un grapin en pal derrière l'écu de ses armes (2). »

Parfois un capitaine général commissionné pour

1. De la Roncière. *Histoire de la marine*. Archives de la marine A³ XII, fol. 1, actuellement aux Archives nationales.

2. P. Anselme.

une campagne avait autorité sur le général des galères. Mais celui-ci était indépendant de l'amiral de France. Quand les galères passaient dans le Ponant elles étaient placées sous la juridiction du lieutenant général de Normandie, à l'exclusion de l'amiral de France et du Parlement de Rouen (1).

Mais le général des galères était-il également indépendant de l'amiral du Levant ? La question fut âprement débattue par ces deux hauts personnages, l'un visant à s'affranchir de toute tutelle, l'autre à étendre son autorité.

Plusieurs chefs d'armée navale avaient porté cumulativement ou successivement les deux titres d'amiral et de général.

Il en résulta une confusion quand les deux dignités se trouvèrent séparées. Le débat fut porté devant la Cour. A diverses reprises parurent des décisions du roi. Des lettres patentes du 4 mars 1548 portèrent règlement des droits du comté de Tende. D'autres lettres patentes, datées du 21 septembre 1560, déterminèrent les pouvoirs de l'amiral du Levant : « Son pouvoir et son autorité sont réglez par l'ordonnance du roi Charles IX donnée à Amboise au mois d'avril 1562, enregistrée au Parlement le 8 juin 1563. » Les Archives de la Marine contiennent encore des lettres patentes du 6 août 1592 relatives aux exemptions et privilèges du capitaine général des galères, René de Lorraine.

1. Manuscrit E. 57, fol. 40, *Bibliothèque de Rouen*. De la Roncière.

De tous ces actes il résultait que l'amiral du Levant eut les attributions d'ordre civil et — ce qui lui tenait sans doute le plus à cœur — les profits pécuniaires, qui dérivaien^t de la charge d'amirauté. Le général conserva « la politique des dites galères ». Autrement dit il exerçait un commandement militaire indépendant.

L'Administration maritime.

Ce qui manquait à la Marine royale c'était une administration régulière et sévèrement contrôlée.

La numération arabe, substituée à la numération romaine, permit l'établissement de comptabilités régulières et leur vérification approfondie.

Il est vrai qu'à cette époque, pour l'armée de terre comme pour l'armée de mer, les procédés de l'administration militaire étaient extrêmement primitifs.

Après la création d'une armée permanente (1445), le premier mode de paiement des gens d'armes consista à faire remettre directement aux commandants, par les collecteurs de la taille royale, les sommes qui revenaient à leurs compagnies d'après l'effectif déclaré de chacune d'elles, et à laisser à ces capitaines le soin d'en faire la répartition. La solde comprenait tous les besoins des hommes et des chevaux. Aussi ce service fut-il le seul réellement établi pendant de nombreuses années.

Quand le théâtre des opérations n'offrait aucune ressource le chef d'armée devait aviser à faire effectuer

des distributions en nature qui donnaient lieu à imputations sur les plus prochains paiements de solde. Sous le nom de prêt, la solde devait être payée un mois à l'avance, afin que de son côté l'homme de guerre pût payer au comptant les achats faits chez l'habitant.

Une ordonnance de Louis XI en 1467, et le serment qu'elle imposait aux capitaines, ne parvint pas à empêcher leurs malversations. En vain des commissaires furent-ils chargés de payer directement chaque gens d'armes.

Leur autorité demeurait insuffisante en face du pouvoir presque absolu des capitaines. Dans les changements de résidence les désordres étaient tels qu'il fallait, sans plus de succès du reste, attacher aux compagnies des commissaires à la conduite (1).

« L'abus des passe-volants permettait aux capitaines de grossir frauduleusement l'effectif de leurs compagnies : Aussi une ordonnance du connétable de Montmorency décida-t-elle « que deux gentilshommes choisis par le roy parmi les principaux de la province, qui connaissaient la guerre, assisteraient aux monstres et contrerolleraient et feraient rapport au roy. »

Il en était à peu près de la marine comme de l'armée. Depuis la destruction de l'Arsenal de Rouen, la royauté ne possédait plus d'établissements maritimes

1. Mathieu de Coucy, livre IV, chap. VI, *Mémoires de Vieuville*, p. 123- 24.

où ses flottes pussent s'équiper et se ravitailler. Les vaisseaux étaient entretenus à forfait par les capitaines, moyennant une allocation proportionnelle au tonnage. Ils devaient être prêts à appareiller et subissaient chaque trimestre l'inspection d'un délégué de l'amiral.

« Longtemps il n'y eut d'inscrit au budget de l'État que les traitements des amiraux et capitaines de nefes royales. Louis XI, Charles VIII et Louis XII mettaient au compte des provinces l'armement des flottes, sous la surveillance de gens experts spécialement délégués par eux et payés par vacations. Philippe de la Primaudaye « commis au contrerolle d'icelle armée de mer » est gratifié de 40 sols par jour pour ses « vacations » (1543). » (De la Roncière.)

« Le roi (Henri II) ayant dellibéré et résolu d'entretenir armée de gallaires non seulement pour défendre ses lieux et places maritimes, mais aussi pour offendre où et ainsi que l'occasion se pourrait offrir et présenter, aura tant en Ponant qu'en Levant ès portz de Nantes et Marseille jusques au nombre de quarante gallères. Et auront tousjours les cappitaines les corps et équippages de leurs gallaires désarmés pretz et fourniz toutes et quantes fois que ledit seigneur s'en voudra servir, soit en Levant ou en Ponant, sans user d'aultre délai que le temps pour conduire la chieurme d'une mer en l'autre : quarante jours au plus (1). »

1. Ordonnance de Henri II, « sur le faict des gallères ». Bib. Nat., Français 19.065, fol. 157.

Ces quarantes navires furent entretenus aux dépens du budget royal. Les frais de construction qui s'élevèrent à un million furent couverts, en partie par le budget ordinaire, en partie par la levée d'une aide de 400.000 livres.

Les capitaines recevaient chaque année une somme fixe pour assurer l'entretien et la disponibilité de ces navires. En 1625, à l'époque où il se préparait par l'étude des institutions de son pays à l'exercice du pouvoir, Richelieu écrivait dans un mémoire qui fait suite au règlement pour la mer. « Pour l'entretien des galères la France a coutume de donner 9mil écus d'or aux capitaines et moyennant ce sont obligez à servir toutes et quantes fois ils sont commandez, fournissant lesdits capitaines aux frais tant des soldats que des mariniers (1). »

Ainsi donc, au moins pour une partie, le roi de France était propriétaire des vaisseaux qui concouraient à la défense du territoire (2).

L'administration de cette flotte relevait de l'amiral de France ou des gouverneurs amiraux. En effet aux termes du règlement du 31 juillet 1543 l'amiral : « A

1. Avenel, Lettres... du Cardinal de Richelieu.

2. Ce n'était pas encore une règle générale en 1661, puisque à cette date — sur les conseils de Colbert — le roy « retira à soy le reste des vieilles galères qui estoient au port de Toulon en 1661 dont les cappitaines particuliers d'icelles estoient ci-devant propriétaires ». Etat sommaire des *Archives de la Marine*, p. 23.

la charge, conduite, administration et surintendance de tout le fait de notre navigage et des armées, voyages et entreprises qui se feront ci-après, de par nous, par la mer, dont les équipages, armements et advitaillements seront faits et dressés aux ports et havres des admiraux ; ordonnera des gages et soldes et aussi de tous les achats et paiements qu'il faudra faire pour les advitaillements, radoubs, armements, équipages, nauiliages, soldes de navires et vaisseaux, fonte et remontage d'artillerie ; ordonnera et députera officiers et gens suffisants pour la conduite desdits navires et vaisseaux ; pour la conservation, constitution et entretenement d'icelles et de tous ceux qu'il faudra employer pour ledit navigage ; ordonnera taxes, gages et estats selon les qualités des personnes et les choses qu'ils auront à la discrétion dudit amiral et la feront contrôler par ceux qu'il y commettra. »

L'accomplissement de toute cette besogne administrative incombait aux commis de l'amiral dans les principaux ports d'armement.

Du début du xvi^e siècle date un corps organisé de fonctionnaires chargé de l'administration de la Marine et placés sous l'autorité de l'amiral.

En effet en 1517, François I^{er} institua pour le Levant les premiers commissaires de la Marine. Le nombre en était fixé par l'amiral de France : exemple rare et curieux de son intervention dans les affaires maritimes du Levant.

L'institution s'étend bientôt au Ponant, car en 1538 nous trouvons un commissaire de l'artillerie de Marine à Honfleur : il semble que sa mission était d'approvisionner les vaisseaux, non seulement en munitions d'artillerie, mais encore en matériel naval de toute espèce : « Appareilz, cordages et choses estant de l'équipage desdites galéaces *pour les faire naviguer* (1). »

C'est aussi de François I^{er} que date la première organisation financière et technique de la Marine : on lui doit la création du budget de la Marine, et l'institution de contrôleurs, de trésoriers, gardes d'arsenaux et compositeurs de nerfs. Une lettre patente, signée à Grenoble le vingt-quatrième jour d'octobre 1537, nous apprend que le roi « a commis et député maistre Palamy des Gontier, son notaire et secrétaire, à l'exercice de l'estat et office de trésorier de la Marine de Ponant par la suspension qu'il en a faite de Jehan de Vymont, trésorier, qui était resté en arrière envers le roi de grosses sommes de deniers ». Palamy des Gontier eut à pourvoir « aux freiz, mises et despenses » de la flotte.

1. « Martin Chambon, commissaire de l'artillerie de ladite marine : la somme de cinquante livres tournois, pour les peines et salaires, journées et vacations, d'être venu de sa maison dudit Honnefleure aud. lieu de Grâce pour semblablement assister et être présent du radoub desd. galéaces, faire la délivrance des munitions qu'il avoit dans sa garde et dont il estoit chargé, pour être employé et servir au radoub, délivrer les autres munitions d'artillerie, appareilz, cordages et choses estans de l'équipage desd. galéaces pour les faire naviguer. » Jal, *Doc. inédits sur la Marine au XVI^e siècle*, p. 16.)

DEUXIÈME PÉRIODE

DE RICHELIEU A LA RÉVOLUTION

Les dernières années du xvi^e siècle furent néfastes pour notre marine.

Il ne restait plus sous les ordres du roi que les cadres : deux vices-amiraux, 54 capitaines de vaisseaux, quelques commissaires de la marine. Mais plus de vaisseaux, plus d'équipages. Dans le désarroi universel, chacun étend ses pouvoirs et « se taille un pourpoint dans le manteau du roi ». C'est la curée qui commence sur la marine expirante.

Les droits d'amirauté s'émiettent. L'amiral du Levant sort de ses attributions et donne des ordres aux vice-amiraux du Ponant. Ceux-ci, par contre, affectent des allures d'indépendance. Le gouverneur de Bretagne, Mercœur, obtient par une déclaration royale datée du 17 avril 1588 une entière liberté d'action dans les questions maritimes.

Mieux encore : l'État, abdiquant ses prérogatives essentielles, cesse d'assurer par lui-même la protection du territoire et la défense des intérêts du pays. La

marine est concédée à un financier, comme une exploitation commerciale.

L'adjudicataire des 5 grosses fermes doit assurer la sécurité des mers avec 10 navires et 4 pataches garde-côtes inspectées chaque trimestre par les officiers de l'amirauté, moyennant 150.000 livres à déduire de son fermage (arrêt du Conseil d'État du 31 déc. 1624) (1).

Il semblait donc que la France renonçait à faire flotter sur les mers le pavillon fleurdelisé.

Cependant le moment était proche où la marine de France allait reprendre dans le monde le rang qu'assigne à notre pays sa position au long de l'Océan et de la Méditerranée : « Ce qui me frappe, a dit Thiers, quand j'étudie l'histoire navale de mon pays, c'est que toutes les fois qu'il y a eu un gouvernement qui l'a voulu sérieusement, avec suite, avec énergie, il y a eu une marine. »

L'esprit de suite et l'énergie : ce sont précisément les qualités maîtresses de Richelieu. Arrivé au pouvoir en 1624 avec les ambitions les plus hautes, le cardinal sentit bientôt combien une marine puissante était nécessaire pour la réalisation de ses grands desseins : « Qui-conque est maître de la mer a ung grand pouvoyr sur la terre » a écrit Razilly, qui fut en matière de marine l'inspirateur de Richelieu.

En 1625 dans son règlement pour la mer, il projette

1. De la Roncière, *loc. cit.*

la construction de 40 galères « bien et duement entretenues, prestes à servir hiver et este » (1).

A cette époque la construction des vaisseaux avait pris peu de développement en France, si bien qu'en 1634 on se plaignait encore « que les bâtiments, faute d'avoir été bien liés, s'ouvraient en haute mer et même dans les ports de leur propre poids et sans naviguer ». Il fallut donc, pour obtenir les flottes puissantes et nombreuses qu'il désirait, faire appel aux constructeurs étrangers, mais surtout développer nos ports de guerre : Toulon, arsenal des vaisseaux de la Méditerranée et Marseille où stationnaient les galères, Brest dont il fit le centre des flottes de l'Océan et qu'il dota d'un outillage maritime, Brouage auquel il consacra des soins malheureusement perdus.

Mais pour donner à la marine de guerre une énergique impulsion, une tâche d'un autre ordre s'imposait. Il fallait briser ces amirautés à forme féodale qui entravaient l'action du pouvoir central et ramener l'unité qui seule pouvait donner de la force au royaume. Dans toutes les parties de l'administration il était nécessaire de raffermir le prestige de l'autorité et de réduire à néant ces puissantes familles, ces grands sei-

1. Il songe aux moyens financiers qui lui permettront de subvenir à leurs dépenses : « L'entretienement des gallères se prendra sur l'impôt du pétun et du sucre. » Avenel, *Lettres de Richelieu*, t. II, p. 165.

gneurs qui se plaisaient à donner des leçons au roi et à résister à ses volontés.

« Lorsque votre Majesté se résolut de me donner en même temps et l'entrée dans ses conseils et grande part en sa confiance pour la direction de ses affaires... la dignité de la majesté royale était tellement ravalée et si différente de ce qu'elle devait être, qu'il était impossible de la reconnaître... Je promis à notre Majesté d'employer toute mon industrie et toute l'autorité qu'il lui plaisait me donner pour relever son nom dans les nations étrangères au point où il devait être. »

Ainsi s'exprimait Richelieu dans son testament politique. Nous allons le voir à l'œuvre.

L'Amiral de France et le Grand Maître de la Navigation

§ 1. — CRÉATION DE L'OFFICE DU GRAND MAÎTRE

L'amiral de France, très haut personnage, échappait en fait à l'autorité du roi.

D'ailleurs généralement choisi parmi des personnages mal informés des choses de la mer, il s'inquiétait peu de la prospérité de la marine marchande et de la puissance des flottes militaires.

Son principal souci était de tirer de sa charge gain et profit. Il l'exploitait comme une ferme que ses agents avaient mission de faire valoir. Leurs actes d'administration n'étaient que des occasions de taxes et de péages : tiers des prises, droits de naufrage ou de bris, confiscations et amendes, passeports et sauf-conduits, lettres de marque, etc.

Le budget de la Marine « dépendait de l'amiral seul qui en usait comme bon lui semblait. D'où venait que le surintendant des finances ne pouvait faire aucun

règlement parmi les gens de mer. » (*Mémoires du Cardinal de Richelieu.*)

Et pourtant que d'abus et de gaspillage, que de fonctions inutiles !

Au moment où Richelieu prit le pouvoir, le duc de Montmorency, titulaire de la charge, essayait de réunir sur sa tête les diverses amirautés. Depuis 1612 il était à la fois amiral de France et de Guyenne. Son vice-amiral se donnait le titre de vice-amiral général de France, indiquant ainsi clairement la tendance à concentrer dans les mêmes mains toute l'autorité maritime.

Mais en fait les vice-amiraux étaient au nombre de cinq : Depuis 1566 la vice-amirauté de France était dédoublée : l'un des deux vice-amiraux avait autorité sur la Picardie, l'autre sur la Normandie. En y joignant les vice-amirautés de Bretagne, de Guyenne et de Languedoc, on trouvait donc cinq circonscriptions maritimes. La vice-amirauté tendait à devenir l'unité administrative.

Le duc de Montmorency faisait un louable effort pour organiser l'institution dont il était le chef. Il créa un comité technique de marine de six capitaines et un secrétaire d'amirauté. Les questions administratives étaient du ressort d'un Conseil de Marine créé le 6 janvier 1624.

Les premiers conseillers furent : le marquis de la Vieuville, surintendant des finances, les conseillers

d'État de Buisseaux et de Préaux et un secrétaire d'État.

Les pouvoirs exorbitants et l'indépendance de l'Amiral portèrent ombrage à Richelieu qui ne voulait sentir aucune résistance dans l'œuvre de réforme qu'il entreprenait.

Le Parlement de Paris fut appelé à enregistrer en mars 1627 deux édits :

L'un supprimait l'office d'amiral de France en même temps que celui de connétable : « Sçavoir faisons que, voulant embrasser tous les moyens de soulager notre peuple, tant par la diminution de notre dépense des grands appointements, gages et pensions attachez à ces charges en Paix et en Guerre (1), éviter les inconvénients de la Grandeur et Puissance en laquelle elles se sont élevées par le temps avec un pouvoir si absolu que nos armées de terre et de la mer, l'autorité sur nos gens de guerre, l'administration de nos finances destinées à l'entretien de notre gendarmerie, semblaient dépendre de ceux qui en étoient pourvus,... nous avons... révoqué les dites charges de Connétable et d'Amiral de France. »

L'autre édit créait en faveur de Richelieu l'office de grand-maitre, chef et surintendant général de la navigation et commerce de France. Cet édit publié à Saint-Germain-en-Laye en octobre 1626 et enregistré au Par-

1. L'économie qui résultait de la suppression de la connétablie et de l'amirauté s'élevait, selon l'estimation de Richelieu lui-même, à 400.000 livres par an. (Avenel, *Lettres de Richelieu*, t. II, p. 290.)

lement de Paris le 18 mars 1627, définissait ainsi les pouvoirs du grand-maitre :

« Nous voulons et entendons que notre cousin, Cardinal de Richelieu, pourvoie et donne ordre à tout ce qui sera requis et utile pour la navigation et conservation de nos droits, avancements et établissements du commerce, sûreté de nos sujets à la mer, ports, havres, rades et grèves d'icelle et isles adjacentes, observation et entretenement de nos ordonnances de la marine ; et qu'il donne tous pouvoirs et congés nécessaires pour les voyages de long cours et tous autres qui seront entrepris par nos dits sujets, tant pour le dit commerce que pour la sureté d'icelui... Voulant que lesdits vaisseaux et garde-côtes prennent de nostre dit cousin... tous ordres pour nettoyer nos mers de pirates et corsaires, faire conserver en sureté nos marchands et généralement pour toutes choses dépendantes dudit commerce, navigation et entreprises de mer. »

En résumé c'était un pouvoir égal à celui de l'Amiral, exception faite du droit de commander les armées navales : le roi pouvait à sa guise accorder ou retirer le commandement de ses escadres.

Le principe de la centralisation et de l'unité du pouvoir était posé. Restait à le faire admettre des amiraux peu disposés à se retirer sans récriminations ; Richelieu n'eut pas trop de toute son énergie pour aboutir.

En ce qui concernait l'amiral de France le procédé était simple. Il était dépossédé de son office par l'édit

qui le supprimait. En dédommagement des droits d'amirauté qu'il cessait de percevoir, le duc de Montmorency fut invité à choisir entre une indemnité de 1.200.000 livres en capital ou de 96.000 livres de rentes.

Richelieu se montra en l'occurrence d'un désintéressement que met en lumière le trésorier de la marine. En effet l'état des pensions, appointements, etc., pour l'année 1639 commence par ce préambule : « Premièrement à M. le Cardinal duc de Richelieu, Pair, Grand Maître, Chef et Surintendant général de la navigation et commerce de France : néant, attendu qu'il a supplié le roi d'avoir agréable qu'il ne fût rien employé pour le service qu'il rend en cette charge... ci : néant (1).

§ 2. — LA LUTTE CONTRE LES AMIRAUTÉS PROVINCIALES

La Bretagne se montra récalcitrante. Très éprise d'indépendance elle défendait toujours ses libertés avec une énergie inlassable. Les États, le Parlement et le gouverneur protestaient depuis longtemps contre toute mesure qui tendait à englober la Bretagne dans l'amirauté de France.

De Montmorency encore amiral le 30 janvier 1625 avait fait défense par arrêt du Conseil, au duc de Vendôme gouverneur de Bretagne de « s'entremettre du faitz de la mer » sauf à produire dans la semaine ses

1. E. Sue. *Correspondance de Sourdes*, t. III.

moyens de défense. Celui-ci ne manqua pas de les faire valoir. Les provisions du maréchal de Thémynes (23 juin 1626), successeur de Vendôme relevé de ses fonctions, spécifient nettement que l'amirauté n'est pas comprise dans ses pouvoirs. Mais Brissac qui lui succède à son tour continue à délivrer des congés de navigation.

Richelieu lui-même n'obtint qu'à grand'peine l'enregistrement de ses lettres de grand maître au Parlement de Rennes. Il ne négligea aucune démarche cependant. Par une lettre pleine d'égards le premier président du Parlement de Bretagne fut invité à aplanir les difficultés (1).

Richelieu n'oublia pas son argument préféré : les économies réalisées au profit du Trésor et son propre désintéressement (2). Il rassura ceux qui pouvaient crain-

1. A. M. de Marbœuf, 9 janvier 1627 (Avenel, p. 343, t. II). « Je me promets apprendre bientôt par vous la vérification de l'édicte et du pouvoir que vous me mandez avoir présenté à Messieurs de votre Parlement, n'estimant pas qu'ils apportent aucune difficulté à l'establisement d'une chose qu'ils cognoistront clairement estre du tout advantageous au roi et à son estat. »

A. M. de Marbœuf en Bretagne (20 janvier 1627). « L'employ de la guerre n'en sera pas moins donné à ceux qui le mériteront quand les occasions s'en présenteront. »

2. A. M. Machault en Bretagne (20 janvier 1627). « Et pour le regard du pouvoir que sa Majesté a eu agréable que j'eusse, je puis dire avec vérité qu'il est si modéré qu'il est impossible qu'il le soit davantage pour avoir lieu de le servir, puisque je n'ay désiré aucuns gages ny appointements pour n'estre à charge à l'Estat, et que l'employ de la guerre est réservé à ceux qui en seront estimés dignes. Et je puis

dre son intervention dans les opérations de guerre. Il promet de respecter les privilèges des cités riveraines de la mer (1). Enfin, le Parlement de Bretagne consentit à reconnaître sa qualité de grand maître. Encore ne fût-ce qu'à titre provisoire et « par faveur personnalissime ». A plusieurs reprises le Grand Maître dut intervenir pour briser cette résistance : règlement des passe-ports et congés de navigation (29 août 1628), interdiction au gouverneur et autres de prendre connaissance des affaires maritimes (16 janvier 1629), répartition de la province en 7 districts d'amirautés (novembre 1640).

Le 16 septembre 1631 Richelieu prend une mesure radicale : il se fait nommer gouverneur de Bretagne. Il supprimait ainsi toutes les résistances. Mais ses successeurs devaient les voir renaître sous leurs pas.

L'amiral du Levant, de Guise, était en procès avec l'amiral de France, Montmorency, au moment où fut supprimé l'office de ce dernier. Richelieu en sa qualité de grand maître de la navigation, hérita de ses droits et

ajouter sans vanité que l'ouverture de n'avoir point de gages est venue de moy et que sa Majesté faisait difficulté de le passer ainsi. »

1. A MM. de Saint-Mallo (20 février 1627). « Ayant sceü les derniers bruits que l'on fait courir en vostre ville que depuis qu'il a plu au roy me commander de prendre soin de la marine je voulais entreprendre sur vos privilèges, je n'ay pas voulu différer davantage à prendre la plume pour vous dire que ceux qui ont espandu tels bruits sont ennemis du roy et envieux du bien de son Estat... Tant s'en faut que je veule diminuer vos privilèges qu'au contraire je tascherai de les augmenter... » (Avenel, t. II, p. 381.)

se substitua à l'amiral de France dans l'instance engagée.

De Montmorency faisait remarquer que l'amirauté du Levant manquait de base légale. Aucun édit royal ne l'avait instituée. De Guise invoquait en réponse la possession d'état, la réunion séculaire des fonctions de gouverneur de Provence et d'amiral du Levant et enfin les lettres patentes de 1560 qui assimilaient l'amirauté du Levant à celle de France « prise pour pied et pour mesure ».

Richelieu ne maintint pas la question sur le terrain juridique. Ce n'était pas seulement l'amiral qu'il visait, c'était aussi le factieux. La maison de Lorraine avait des visées sur la Provence. Le gouverneur soulevait la province au nom de Gaston d'Orléans. Aussi en 1631 Richelieu l'invita à venir se disculper à la Cour. L'amiral gouverneur jugea plus prudent de mettre les Alpes entre son ennemi et lui. Il quitta Marseille en prétextant de son intention d'accomplir le pèlerinage de Lorette ; et se garda bien d'en revenir.

Le 18 janvier 1633 l'envoyé du cardinal, Séguiran, fit enregistrer en l'auditoire de l'amirauté les provisions d'office de Richelieu.

Aussitôt son triomphe assuré sur l'amiral de Provence, le grand-maître se retourna contre le général des galères qui s'était flatté de conserver sa charge en s'alliant à Richelieu. Depuis fort longtemps le général et l'amiral du Levant étaient en désaccord au sujet de leurs droits et prérogatives.

Un règlement de juridiction du 12 août 1566 précisait la situation indépendante du général ; « ès actes de justice et de police dépendant de la charge de général, les officiers de l'amirauté n'auraient pour ce aucun accès et entrée sur les gallères ». Aussi le général Pierre de Gondi faisait-il juger et pendre sur la Réale (1) tous les criminels de ses équipages. L'amiral de Provence ne s'était jamais incliné devant les prétentions du général en dépit des arrêts du Parlement d'Aix de 1564 et du Conseil du roi de 1606 et 1608.

La question de commandement soulevait entre les deux autorités une contestation analogue à celle qui les divisait au sujet de l'étendue de leur juridiction.

Ce débat avait été tranché antérieurement au profit du général des galères. Mais l'amiral de Guise prit prétexte d'une commission temporaire qui lui fut octroyée en 1620 pour instituer des règles nouvelles au sujet des forçats et pour relever de leur commandement quelques capitaines de galères. Gondi « se roidit en son autorité ». Comme chef militaire, il déclara ne recevoir d'ordres que du roi et revendiqua même le pas sur son rival, « pour la raison que les vaisseaux comme inférieurs aux gallères leur doivent le salut ». Les commissaires et contrôleurs généraux de la Marine, Forbin et Félix, reçurent l'ordre d'enquêter sur ce point, de concert avec le comte de Joigny. Ils établirent que

1. Galère qui portait le pavillon de commandement du général.

l'amiral de Tende avait amené son fanal devant la Réale du Grand Prieur de Lorraine.

Le 30 juin 1631, Gondi obtint contre son adversaire une déclaration de non-préjudice (1).

Contre Richelieu, Gondi fit preuve de la même opiniâtreté. Il montra qu'il n'avait rien de commun avec l'amiral du Levant. Mais il reprit en partie à son profit l'argumentation de ce dernier. Il fit valoir que les ordonnances de 1373, 1517, 1543 sur l'amirauté de France ne parlaient jamais de la Méditerranée.

Richelieu ne s'attarda pas à des arguties. Il donna l'ordre au bailli de Forbin, lieutenant général, d'adresser sa correspondance officielle, non plus à son chef, mais au secrétaire d'État pour la Marine du Levant (mars 1630).

Par une pression énergique, Richelieu obtint la démission de Gondi en janvier 1635 et se fit investir par brevet du généralat des galères, ce qui lui donnait la lieutenance générale dans les mers du Levant (brevet du 17 février 1636). Il lui en coûta un demi-million. Le neveu du cardinal, Pont-Courlay, fut pourvu, mais par délégation seulement, de cette charge le 2 février 1635. Pour avoir fait preuve d'indocilité il fut suspendu de ses fonctions de septembre 1635 à l'an 1638.

Le plus gros de la besogne était ainsi fait. Ce ne fut

1. De la charge de général des galères, B. N. Franç. 21150. De la Roncière. *Histoire de la Marine française*.

plus qu'un jeu pour Richelieu d'anéantir les petites résistances locales. Les gouverneurs des villes et les seigneurs de la côte avaient usurpé les droits d'amirauté. Le cardinal négocia avec ceux qui n'élevèrent pas des prétentions exorbitantes. Pourtant il dut payer 345.000 livres, partie de ses deniers, partie sur les fonds du trésor pour obtenir de Georges de Blancas-Villars le gouvernement du Havre. Guy de Rieux se défit également de Brest moyennant 200.000 livres (1).

Quant à Brouage, aux îles et ports d'alentour, Timoléon d'Epinay Saint-Luc en céda la lieutenance générale à la reine mère. Richelieu se fit donner le titre de lieutenant de la reine (2).

Le gouverneur de Boulogne-sur-mer reçut, par arrêt du Conseil (12 mars 1631), défense « de s'entremettre d'aucune chose de la mer ». Tous les petits hobereaux, qui sur les côtes prétendaient à des droits d'amirauté, furent invités à exciper de leurs titres. Passe le délai d'un mois, on ne tolérerait plus qu'ils vinssent troubler la juridiction de grand-maitre (arrêts du Conseil du 13 décembre 1629 et 28 août 1630).

Ainsi s'achève la tâche ardue que s'est imposée le cardinal. Il s'est emparé de tous les pouvoirs, concentrant entre ses mains toute l'autorité maritime. Il fait preuve dans ces démêlés des qualités les plus diverses :

1. *Mémoire du comte de Souvigny* (édition de Contenson, t. II).

2. Lettres patentes de Louis XIII pour la reine mère et le cardinal. (Paris, 4 février 1627. I.B.N. Dupuy 380, fol. 38, 40.)

tour à tour négociateur habile, ministre intraitable, il impose par la force ce qu'il ne peut obtenir par la persuasion. Grand-maître de la navigation, il abat l'amiral de France et de Guyenne ; l'amiral du Levant doit s'enfuir devant lui. Il se fait nommer Gouverneur de Bretagne pour réduire l'hostilité sans cesse renaissante de cette province et général des galères pour tenir dans sa main la marine de la Méditerranée. Il est de plus lieutenant de la reine à Brouage et gouverneur de la place. Les adversaires finissent lamentablement : de Guise en exil et Montmorency sur l'échafaud. Seul Vendôme prend sa revanche. Destitué par Richelieu, il lui succède à son tour comme grand-maître de la navigation.

§ 3. — L'ADMINISTRATION CENTRALE DE LA MARINE

Richelieu sut s'entourer de personnages expérimentés et de bon conseil.

En dehors de la maison du grand-maître tout un organe administratif est constitué pour l'expédition des affaires courantes : un secrétaire général y préside avec l'assistance de deux commis (1). Ce secrétaire d'amirauté était un personnage de confiance chargé parfois de missions importantes : C'est ainsi par exemple que Martin de Mauroy fut dépêché à Bordeaux avec les

1. E. Suc. *Correspondance... de Sourdis*, t III p. 365.

instructions suivantes du Cardinal : « M. Martin ira à Bordeaux solliciter [l'enregistrement] des édicts du Roy, établir mes congés, voir les lieux où il faut établir des officiers de la marine, adviser par conférence les moyens d'ôster les volleries de la marine et conférer avec M. le Président de La Lanne de toutes les choses qu'ils jugeront importantes sur ce faict (1). »

Le secrétaire général (2) faisait partie du Conseil de marine institué par Montmorency et conservé par Richelieu. Ce conseil avait pour mission « d'examiner les affaires de marine qui seront proposées par l'amiral de Montmorency et ses officiers et les décider avec ledit amiral et recevoir à l'avenir les mémoires des affaires qu'ils jugeront à propos d'être rapportés au Conseil ». (6 janv. 1624.) Cette assemblée avait donc un caractère double : c'était une sous-commission chargée d'étudier les questions à rapporter au Conseil du roi, et en même temps le conseil privé de l'amiral et plus tard du grand-maitre. Il avait surtout la connaissance des prises, des bris et des naufrages : le grand-maitre jugeait sur le rapport qui lui en était fait par le Conseil.

Vers le même temps un changement notable s'opéra dans la distribution des affaires entre les secrétaires d'État. Sans abandonner entièrement la répartition

1. Avenel — *Lettres de Richelieu*, t. II, p. 72.

2. Le Secrétaire Général fut maintenu en fonctions jusqu'à la Révolution. Mais à partir de 1669 il n'eut plus d'influence marquée dans les affaires maritimes.

géographique adoptée jusqu'alors, les secrétaires d'État admirent une répartition basée sur la nature des questions à traiter. (11 mars 1626.) Nicolas Potier d'Ocquerre, secrétaire d'État pour la marine, eut dans ses attributions la marine du Ponant (1). Le secrétaire d'État de la guerre, Charles le Beaucle, sieur d'Achères, prit en outre la marine du Levant. Ces deux ministres eurent surtout à s'occuper du contrôle financier de l'administration maritime. Il eût été assez malaisé cependant de délimiter exactement leurs pouvoirs par rapport à ceux du grand-maître, qui gardait la haute direction du service. La personnalité de Richelieu était suffisamment accusée pour faire prévaloir ses vues en toutes choses et donner à tous ces rouages l'impulsion directrice. Mais il faut bien reconnaître que l'organisme qu'il avait créé était trop complexe. Les attributions du grand-maître uniquement administratives faisaient double emploi avec celles des deux secrétaires d'État. Tout autre ministre aurait pu se trouver en divergence de vues avec ses collègues. Ce partage d'autorité, — qui n'était qu'apparent, car Richelieu incarnait vraiment l'autorité royale, — était de nature à créer à ses successeurs de grands embarras et à en-

1. D'après M. Dagnaud il y eut un secrétaire d'État à la Marine et à la Guerre dès 1547 : Plausse, sieur de Marchaumont, était chargé des affaires militaires et maritimes, à cette époque l'Administration générale de la Marine. *Revue maritime*, mai 1912, p. 327. Mais cette spécialisation ne fut pas régulièrement maintenue par la suite.

traver la bonne administration des affaires. Le Secrétaire d'État finit par l'emporter.

Le 7 mars 1669 les marines du Ponant et du Levant furent réunies dans les mêmes mains (1). Un département unique de la Marine fut créé en faveur de Jean-Baptiste Colbert, déjà contrôleur des Finances (2), (7 mai 1669). Le nouveau secrétaire d'État, résolu à jouer un rôle plus actif que ces prédécesseurs et à donner un nouvel élan à la Marine négligée depuis Richelieu, trouva devant lui le grand-maître de la navigation dont la présence contrariait ses desseins. Il contribua certainement à la suppression de cet office et hérita en partie de ses attributions.

1. Les bureaux du ministère conservèrent deux divisions : Ponant et Levant, ayant chacune un premier commis à leur tête. L'uniformité des réglemens n'existait pas encore à cette époque où l'on devait tenir compte des coutumes locales et des personages en fonction. Cette décision persista jusqu'en 1738 : les deux bureaux du Ponant et du Levant furent alors fondus en un seul service dénommé police des ports.

2. Comme ministre de la Marine, Colbert avait de plus dans ses attributions tout le commerce extérieur et les consulats, ainsi que les colonies, ce qui ne l'empêchait pas, comme tous les secrétaires d'État, de centraliser l'administration de plusieurs provinces : le Languedoc, la Provence, le Dauphiné, la Bourgogne et les trois Evéchés, la Champagne et la Picardie. Enfin il était grand Trésorier des ordres du Roi et surintendant des bâtimens.

§ 4. — RÉTABLISSEMENT

DE LA CHARGE D'AMIRAL DE FRANCE

L'office de grand-maitre de la navigation, avec ses pouvoirs étendus et son titre qui tranchait sur les appellations traditionnelles, avait été créé pour un homme d'espèce particulière dans des circonstances critiques. Il ne devait guère lui survivre. Louis XIV tint à relever le titre d'Amiral de France au profit du duc de Vermandois, encore enfant. Mais instruit par l'expérience du passé, le monarque prit soin de mesurer le pouvoir qu'il y attachait, afin de n'avoir rien à redouter d'un grand officier oublieux de ses devoirs.

L'ordonnance du mois de novembre 1669 est précédée d'un exposé des motifs qui indique les raisons de la réforme :

« Nous avons estimé que pour maintenir et augmenter d'aussi grands établissements que ceux que nous avons faits jusqu'à présent, il était nécessaire d'apporter quelques changements en la charge de grand-maitre, chef et surintendant de la navigation et commerce de France, qui est à présent vacante par la mort de nostre très cher et bien aimé cousin le Duc de Beaufort, le titre et les fonctions attribuées à ladite charge par son édit de création n'étant point assez relevées pour pouvoir avec l'autorité et la dignité nécessaires

commander d'aussi considérables forces que celles que nous pouvons à présent mettre en mer ; c'est ce qui nous aurait fait prendre la résolution de rétablir la charge d'amiral de France avec le titre et dignité d'officier de notre couronne qui y est joint... » Le règlement du 12 novembre 1669 pris en exécution de cette ordonnance fixe les droits de l'Amiral au nom de qui la justice est rendue et qui pourvoie à la nomination des officiers d'amirauté aux sièges et tables de marbre. Il jouit de divers revenus perçus à titre de droits d'amirauté (1).

1. « Article premier. — Toute la justice de l'Amirauté ainsi qu'elle est réglée et établie par les ordonnances sera rendue au nom de celui qui sera pourvu de ladite charge.

« Art. II. — Il pourvoira de plein droit aux offices des sièges de l'Amirauté dans tous les lieux où ils sont établis.

« Art. III. — Il jouira pareillement de tout et tel droit de nomination et provision dont les Amiraux de France ont bien et deüement jouis sur les offices de l'Amirauté aux dits Sièges et Tables de Marbre.

« Art. IV. — Des amendes, confiscations et tous autres droits de justice dans tous les sièges particuliers et de la moitié dans ceux des Tables de Marbre.

« Art. V. — Du droit de dixième sur toutes les prises et conquêtes faites à la mer.

« Art. VI. — Du droit d'ancrage ainsi qu'il est réglé par les ordonnances et que les précédents généraux en ont joui.

« Art. VII. — Du droit de congé sur tous les vaisseaux qui partent des ports et havres du royaume.

« Art. VIII. — Du pouvoir de commander l'une des armées navales

Mais si l'Amiral est grandement honoré et largement renté, il n'exerce que des pouvoirs bien précaires sur la marine militaire : « Sa Majesté se réserve nomination et provision de tous les officiers de guerres et de finances qui ont emploi et fonctions... savoir... ensemble tout ce qui peut concerner les constructions et radoubs des vaisseaux, les achats de toutes sortes de marchandises et munitions pour les magasins et armements de marine et l'arrêté des estats de toutes les dépenses faites par les trésoriers de la marine. » (Art. X.)

C'est cependant l'amiral qui doit exercer le commandement de la flotte ou du moins de l'une des armées navales :

« Lorsqu'il sera près de la personne de Sa Majesté, les ordres qu'elle enverra à ses armées lui seront communiqués, auxquels il pourra joindre ses lettres pour en donner avis. » (Art. IX.) L'Amiral peut choisir à son gré celle des armées navales qu'il conduira à la bataille.

L'ordonnance de 1669 ne laisse donc à l'Amiral aucun pouvoir d'administrateur. Mais elle fait de lui un seigneur haut justicier et un grand chef militaire.

L'ordonnance de 1681 montre plus de méfiance. Elle formule des restrictions : L'Amiral commandera la prin-

de Sa Majesté à son choix, ensemble en ce cas d'ordonner des finances ainsi que les généraux des armées de terre ont accoutumé de le faire. »

(Règlement du 12 novembre 1669.)

cipale armée navale *suivant les ordres que nous lui en donnerons*, précise Sa Majesté, qui entend se réserver le droit de nomination au commandement des forces navales.

Pour le surplus l'ordonnance de 1681 maintint les droits de l'Amiral et même lui en accorda quelques autres (1).

Il faut remarquer à propos de l'ordonnance de 1669 qu'une disposition spéciale y est insérée en faveur de la Bretagne : Cette province échappe à l'autorité de l'Amiral de France (2). Ce privilège conquis de haute lutte est le résultat de la longue résistance des Bretons.

L'exercice — qui fut souvent troublé — et la possession des droits d'amirauté, qu'avaient usurpés les gouverneurs de Bretagne, finirent par leur constituer un titre de propriété. L'exception formulée en 1669 fut consacrée par l'ordonnance de 1684 dont l'article 1^{er} confirma au gouverneur le privilège « de jouir en ladite qualité des droits et pouvoirs d'amirauté ainsi qu'il en avait joui ou dû jouir en ladite province ».

Il ne faut pas croire que la querelle entre le gouver-

1. Délivrance des congés, passeports et sauf conduits. Etablissement des maîtres de quais et interprètes, etc. (Art. III et IV.)

2. La charge d'Amiral de France est rétablie « pour être exercée dans toute l'étendue de notre royaume, pays, terres et seigneuries de notre obéissance à l'exception de notre province et duché de Bretagne », (Préambule de l'ordonnance de 1669.)

neur de Bretagne et l'amiral de France prit fin à cette occasion.

L'amiral ayant conservé quelques-uns de ses droits dans plusieurs cantons de Bretagne, il s'éleva entre le duc de Chaulnes, gouverneur, et le comte de Toulouse, de nouvelles contestations. Il fallut pour conclure, user du subterfuge qu'avait déjà employé Richelieu : le comte de Toulouse fut nommé gouverneur de Bretagne.

L'Administration des Ports et les Intendants de la Marine

Au moment où Richelieu conçut le dessein de donner à la marine une vie nouvelle, il voulut se rendre compte de l'état des ports et des arsenaux. Le Commissaire Général de la Marine Leroux d'Infreville fut envoyé en mission sur les côtes de la Manche et de l'Océan et le premier président de la Cour des Aides de Provence, Séguiran, fut chargé d'une enquête identique sur le littoral de la Méditerranée.

Pour connaître l'état d'abandon des ports à cette époque, il faut lire les rapports des deux commissaires enquêteurs qu'Eugène Sue a publiés en annexe à la Correspondance de Sourdis (tome III).

Richelieu consacra tous ses soins à l'aménagement et à l'entretien des ports destinés à servir de bases aux escadres. « Brouage s'en va entièrement combler ». Mais Brest « la pensée de Richelieu », selon le mot de Michélet, citadelle avancée posée à la pointe de la Bretagne, Brest « lieu fort commode pour la marine » comme

l'écrit l'Infreville dans son rapport, est l'objet de la sollicitude du Cardinal.

Son neveu le marquis de Coislin en est nommé gouverneur et pousse activement les ouvrages de défense. Le commissaire André Céberet y fait construire un magasin général avec dix hangars. Le chef d'escadre Philippe de Longvilliers y adjoint des ateliers, une corderie, des étuves, des forges (1). L'ingénieur Petit y est envoyé « pour expressément mettre le port en tel état que la Chambre soit sûre pour les vaisseaux du roi et que, la fermant avec de bonnes chaînes, les ennemis n'y puissent faire mal, ni par effort, ni par feu ».

A Indret Richelieu veut établir des chantiers de construction. Leroux d'Infreville se présente en mai 1639 muni d'une lettre de cachet pour exproprier, le propriétaire récalcitrant, du Plessis de Genouville (Procès-verbal de d'Infreville, 1639).

Des fonderies de canon sont créées au Havre et à Brouage. Une commission composée d'un commissaire général de la Marine, d'un major général de la flotte, d'un capitaine de vaisseau et d'un ingénieur dresse le plan d'aménagement du port du Havre.

Sur la Méditerranée, Marseille peut contenir trente vaisseaux. Toulon port de guerre depuis 1494 offre aux navires l'abri de sa rade fortifiée par l'ingénieur Jean de Bonnefous (1^{er} mars 1625).

1. De la Roncière. *Hist. de la Mar. franç.*

Partout Richelieu active les travaux et hâte la construction des navires. Il veille personnellement à la rapide exécution de ses ordres. Il envoie de tous côtés des instructions précises et détaillées (1).

Afin d'en obtenir l'application rigoureuse, il songe bientôt à réglementer l'administration des ports militaires.

§ 1. — LE RÈGLEMENT DE 1631.

Sous le régime antérieur à Richelieu la direction administrative de la Marine de guerre appartenait à l'Amiral de France. Il avait sur tout le littoral des délégués, les commissaires de la Marine.

Richelieu conserve cette organisation (2) et s'efforce

1 Sommaire d'une lettre à MM. de Manty, de Poincy et de Beaulieu (23 février 1627) : « Beaulieu. On envoie une autre rescription. Bastira les six vaisseaux des forêts du roy. Les douze de Basse-Bretagne au cas qu'il s'y trouve du bois. Achepte du bois des marchands pour faire marché pour construire d'autres vaisseaux. Marchés de cordages et de toiles.

Qu'il emploie Arnaud et l'avertisse qu'il n'aille point à la Rochelle, ayant eu avis qu'on lui veut faire un mauvais tour. On lui envoie l'ordre du bois. (*Lettres de Richelieu*, t. II.)

2. « Qu'à ceste heure que le roy a envoyé un pourvoi pour juger définitivement on viendra à bout de tout; ce qui fait que les commissaires maintenant ne peuvent plus avoir d'excuse. Qu'il me mande ceux qu'il faut établir pour garder les costes. » (*Lettre à M. Chemin*, 20 juin 1627. *Lettres de Richelieu*, t. II.)

même de l'étendre et de la fortifier par la création de grandes circonscriptions maritimes.

L'état des pensions, appointements, etc., pour l'année 1605 mentionne 70 commissaires de la marine du Ponant qui, au dire d'un état du 28 janvier 1627 « sont établis ès principaux ports des susdites provinces et choisis d'entre les plus gens de bien et plus entendus au commerce et à la navigation, pour tenir la main à ce que les ordonnances de la marine soient observées et en cas de contravention en adviser les susdits lieutenants, qui en mesme temps en donneront avis à M. le grand-maître sur le rapport duquel il sera promptement pourveu par Sa Maïesté ». La mission de ces commissaires n'était donc plus d'administrer mais de surveiller. Ils étaient placés sous l'autorité des lieutenants généraux du grand-maître.

Richelieu avait en effet divisé le littoral en arrondissements maritimes à la tête de chacun desquels il avait établi un lieutenant général. « Ces *provéditeurs* » comme il les appelait, étaient au nombre de 4 en 1627, de 8 en 1632.

Pris parmi les maîtres des requêtes, les conseillers d'État, ils étaient chargés de vérifier les congés de navigation, maintenir partout les droits du grand-maître, pourvoir à la garde de côtes, en dresser l'hydrographie et tenir à jour l'inventaire de nos forces maritimes. Leurs pouvoirs étaient très étendus et très généraux puisqu' « ils étaient chargés de tout ce qu'ils verraient

bien être » (1) et que l'état du 28 janvier 1627 spécifie qu'ils sont « commis dans les provinces pour avoir l'œil à ce que les ordonnances de la marine soient exactement exécutées » (2).

Il ne semble pas cependant que ces lieutenants généraux fussent jamais intervenus directement dans l'administration de la marine militaire.

Celle-ci reçut sa charte constitutive sous la forme d'un règlement sur le fait de la marine du 29 mars 1634. Cette ordonnance décide que, dans chacun des ports du Ponant, il y aura un chef d'escadre et un comsair général, chargés le premier des services militaires, le second des services administratifs. Désormais les capitaines n'auront plus à pourvoir moyennant un forfait aux dépenses qu'entraîne l'armement de leurs vaisseaux. L'État en gardera l'entière propriété et assurera leur entretien et leur ravitaillement. Pour la première fois les officiers appelés au commandement des navires reçurent une solde même lorsqu'ils servirent occasionnellement à terre.

« Le roi ayant reconnu par expérience que les vaisseaux et équipages de mer, qu'il a fait construire et dresser pour rendre son État assuré contre les entreprises que les étrangers pourraient faire sur les places maritimes et empêcher que ses sujets et ceux de ses

1. Eugène Sue. *Correspondance de Sourdís*, t. III.

2. Lacour-Gayet. *La marine militaire de la France sous le règne de Louis XIII et Louis XIV*.

alliés fussent déprédés par les pirates et corsaires, ne sont pas entretenus comme il l'avait ordonné... Sa Majesté ordonne que les vaisseaux seront tous remis dans ses ports de Brouage, Brest et le Havre de Grâce entre les mains de 3 commissaires généraux de la marine qui, pour cet effet, demeureront actuellement aux dits ports et havres, lesquels auront soin de pourvoir à la conservation et radoub desdits vaisseaux, à l'entretien des matelots pour la garde d'iceux et de tenir tous leurs agrès et appaux et tout ce qui sera nécessaire à naviguer tellement prêts en des magasins que, quand l'on en aura besoin, lesdits vaisseaux puissent être mis promptement à la mer. »

Ce règlement de 1631 fixait avec soin les attributions de chacun de ces deux chefs de service et déterminait le nombre et les fonctions de leurs subordonnés (1).

1. Le capitaine de marine doit rester à terre « pour avoir soin de pourvoir à tout ce qui sera nécessaire ». Les deux lieutenants « seront à bord de deux vaisseaux à l'entrée du port pour la garde d'ice-lui ; ils commanderont à tout l'équipage sous l'autorité du capitaine qui recevra ses ordres du chef d'escadre ». « Le commissaire général de la marine sera pour avoir soin des radoubs, de l'entretien des vaisseaux et des paiements et nourriture des hommes qui seront sur les dits vaisseaux et pour faire délivrer aux vaisseaux qui seront en mer, par le garde général des magasins ou ses commis, ce qui sera nécessaire pour leur armement. » Les contrôleurs « feront les procès-verbaux des monstres et des ouvrages à faire » (Ord. de 1631). Une ordonnance du 16 mars 1655 détermine les fonctions des commissaires en matière d'administration du personnel : « ... Et après que lesdits officiers canonniers et matelots qui seront levez par les dits mai-

Le chef d'escadre eut sous ses ordres immédiats un capitaine de marine et deux lieutenants. Trois commissaires ordinaires et deux contrôleurs furent placés sous l'autorité du Commissaire général.

Un Conseil fut institué pour l'examen des questions importantes : Il était composé d'officiers de vaisseaux et d'administrateurs. (P. Fournier. *Hydrographie*.) Afin de dépister les faussaires et de vérifier l'authenticité des ordonnances de paiement, les trois commissaires généraux : Charpentier, Le Roux et Ceberet, reçurent l'ordre de déposer des « copies certifiées de leurs seings manuels ». (Décl. royale du 10 mars 1634. Arch. Nat.)

res, eschevins, officiers et communautez auront été assemblez au lieu que Sa Majesté aura désigné et choisi pour cet effet, elle veut et entend qu'ils soient par eux-mêmes remis et livrez aux capitaines et commissaires qui seront ordonnez et départis pour les recevoir et conduire... et outre les dits capitaines et commissaires feront fournir aux dits officiers, canonniers et matelots qu'ils conduiront aux dépens de Sa Majesté, vivres et logemens par étapes sur leur chemin et route depuis le lieu de leur assemblée jusque en la ville de Toulon où se fera l'embarquement... Et d'autant que Sa Majesté veut qu'à l'avenir les officiers et matelots qui servent sur les vaisseaux de guerre soient traités plus favorablement que par le passé et empêcher que doresnavant, par l'avarice des capitaines, ils ne reviennent en mendiant et sans avoir reçu ce qui leur sera ordonné à leur licentierement, Sadite Majesté veut et ordonne que les désarmements se fassent en présence d'un commissaire général à ce départ... lequel ordonnera et fera payer à chacun des dits matelots... une monstre de licentierement.. par les mains du trésorier général de la Marine sans que les deniers passent par les mains des capitaines. »

L'ordonnance de 1631 créa pour la première fois l'antagonisme entre les militaires et les administrateurs.

Par la juxtaposition de deux chefs indépendants l'un de l'autre, se contrôlant mutuellement, nommés tous deux par lui, le grand-maitre essaie d'obtenir l'exécution fidèle de ses ordres.

On sent que la préoccupation dominante de Richelieu est de brider le commandement et de lui ôter toute velléité d'indépendance. Il craint tout groupement trop important des forces navales. En cas de jonction fortuite des escadres de Bretagne, de Normandie et de Guyenne il ne veut point qu'il y ait un commandant en chef. Les chefs d'escadre arborent à tour de rôle le pavillon amiral. (*Mémoires de Richelieu*, t. III.)

Pour être assuré de la fidélité et de l'obéissance de ses principaux lieutenants, Richelieu les choisit dans sa propre famille. L'un de ses neveux, le marquis de Coislin, est gouverneur de Brest; un autre, le marquis de Pont-Courlay, est général des galères, et son oncle, le commandeur Amador de la Porte, a la haute main sur tous les services administratifs avec le titre « d'intendant général de la navigation et du commerce de France ».

Au surplus Richelieu fait la chasse à tous les abus et se montre prêt à sévir s'il en est besoin. Il dépêche Sourdis au Havre pour s'assurer qu'il n'y a point de

grivelérie dans les marchés de la Marine (1632) (1).

Les officiers et les fonctionnaires les plus hauts placés n'échappent pas à sa surveillance. A Brest une enquête est menée au sujet des agissements du chef d'escadre et du commissaire général, accusés d'entente frauduleuse avec un maître des équipages de la flotte (2). (28 avril 1634.)

§ 2. — INSTITUTION DES INTENDANTS DE POLICE JUSTICE ET FINANCES

Tandis que Richelieu organise ainsi, par son Règlement du 29 mars 1634, le régime des ports militaires, une institution du plus grand avenir, qui n'existait encore qu'à l'état fragmentaire, commence à s'étendre dans toutes les provinces. Nous voulons parler des intendants de justice, police et finances.

Dans la France d'autrefois les réformes les plus importantes s'opéraient souvent insensiblement : on conservait la façade de l'édifice qu'on voulait reconstruire. La plupart des institutions anciennes demeuraient sans modification apparente. Il n'y avait qu'un fonctionnaire de plus. Mais celui-ci lentement s'emparait

1. Les règlements du commandeur de la Porte prescrivent que tous les marchés seront passés en présence du chef d'escadre. (E. Sue. *Correspondance de Sourdis*, t. III.)

2. Avenel, *Lettres de Richelieu*, t. IV, p. 264. *Archives des Affaires étrangères*.

de tous les pouvoirs et donnait l'impulsion à tous les services. Il en fut ainsi des intendants.

L'une des origines les plus certaines les fait remonter aux chevauchées des maîtres des requêtes de l'hôtel du Roi. Ces magistrats mobiles, sans attributions fixes, n'avaient d'autre mission que de regarder, d'écouter et de faire à la cour le récit fidèle de ce qu'ils avaient vu et entendu (1).

De ce rôle passif les maîtres des requêtes départis dans les provinces sortirent bientôt et ajoutèrent à leur rôle d'inspecteur l'exercice d'une part de l'autorité souveraine. Quand et comment s'opéra cette réforme? C'est ce qu'il est difficile de préciser, à cause de l'évolution insensible de leurs fonctions.

Ces magistrats, habitués aux chevauchées étaient bien les fonctionnaires qui convenaient à l'administration des armées. « Aussi bien c'est au milieu des camps, au moment des luttes intestines, que nous trouvons pour la première fois l'appellation d'intendant de police et de justice (1). » Leurs titulaires étaient des hommes de lutte investis des plus grands pouvoirs. On les trouve d'abord à l'époque de la Ligue, alors qu'Henri IV essaie de se faire reconnaître de ses sujets. Obligé de lutter, il lui fallait en même temps administrer ses provinces conquises une à une. « Pour faire la police de ses armées, veiller à l'entretien des

1. Hanotaux, *Origine de l'institution des intendants*.

troupes, leur fournir les subsides et les vivres sans trop mécontenter le peuple, le roi eut recours à des fonctionnaires de circonstance, des commissaires à mission illimitée et indéterminée. Ces commissaires, adjoints aux commandants des troupes, portèrent le plus souvent le titre d'intendants. Ils y ajoutèrent, selon le rôle particulier qu'ils avaient à remplir et que leur attribuait leur commission, les mots de justice ou de police ou des finances et des vivres en telle armée. Quelquefois réunissant ces diverses appellations, ils portaient le titre complet « d'Intendants de Justice, de Police, des Finances et des Vivres » (1).

L'intendant était le conseiller du général auprès duquel il était placé, veillait à la bonne police de l'armée et faisait le procès des malfaiteurs civils ou militaires.

Quand le trésorier de l'extraordinaire des guerres ne pouvait en fournir, il surveillait la levée des deniers dans la province où guerroyait l'armée. Ainsi l'intendant était en contact avec les populations de la province. Il était naturel qu'il eût autorité sur elle. Il représentait d'ailleurs la seule autorité civile qui eût rapport avec les habitants.

C'est ainsi que les intendants de province sont nés en partie des intendants d'armée dont ils ne se distinguèrent pas toujours jusqu'au milieu du xvii^e siècle.

Ce ne fut pas sans résistance que l'institution se géné-

1. Hanotaux. *Loc. cit.*

ralisa. Les intendants étaient à la fois l'œil et la main du pouvoir central. Placés hors des cadres réguliers, munis de lettres de commission rédigées en termes vagues et comminatoires, ils étaient investis d'une autorité indéfiniment extensible qui empiétait sur les pouvoirs locaux.

Rien n'est plus instructif à cet égard que les termes mêmes des lettres de commission. Nous y voyons sommairement mais nettement indiqués les pouvoirs des intendants d'armée (1).

1. « Avoir l'œil esgard et surintendance au maniement des deniers tant ordinares qu'extraordinaires qui sont et seront ordonnés pour la dépense, solde et entretenement des gens de guerre, tant de cheval que de pied, artillerie, munitions, pionniers, réparations et fortifications, etc., lever pour la subsistance de l'armée..., etc., ensemble ordonner aux trésoriers de l'ordinaire et extraordinaire de nos guerres..., etc.; aussy avecq puissance et auctorité de faire venir par devers vous toutes et quantes fois que vous adviserez nos comptables esdites dépenses et les contrôleurs d'icelles ou leurs commis... ensemble les commissaires généraux des vivres, leurs commis, etc... » (Commission du 22 mars 1619 donnée au sieur des Fontaines-Bouet, intendant de l'armée du duc de Mayenne.)

« Nous vous avons commis, ordonné et député... pour, en ceste qualité, suivre nostre lieutenant général en icelle, présider près de lui, vous trouver et assister aux conseils par luy tenus pour nos plus importantes affaires, lui en donner vostre avis, pourvoir à ce que la justice y soit sincèrement administrée et les crimes et délits chatiez et punis selon la rigueur de nos ordonnances... et pour cet effet ouïr les plaintes et doléances qui vous seront fêtés par nos subjects sur les torts et violences qui leur seront faicts et informer en semble de tous ports d'armes, assemblées illicites, levées de gens de guerre sans nos

En matière de justice ils jouissent d'une puissance large, arbitraire et même souveraine, qui s'exerce surtout au criminel et selon une procédure expéditive : ils doivent faire « bonne et briefve justice ». (Commission de J.-J. Mesme, comte d'Avaux.)

Le mot de police est peu précisé par le texte même des commissions. Il faut l'entendre dans son sens étymologique d'administration générale qui comprend tous les actes de gouvernement.

Les intendants ont aussi le contrôle des finances et la haute main sur les subsistances, munitions, fortifica-

lettres et commissions signées de l'un de nos secrétaires d'Etat et scellées de nostre grand sceau ; ... procéder contre tous ceux qui se trouveront coupables de ce que dessus et leur faire et parfaire leur procès, suivant nos dictes ordonnances, jusques à jugement définitif et exécution d'iceluy, inclusivement et généralement cognoistre abus et malversations qui seront commises en ladicte armée ou proche des lieux où elle séjournera, soit par nos officiers ou par quelque personne que ce puisse estre .. validant dès à présent les jugements qui seront ainsi par vous donnez comme s'ils étaient émanés de nos cours souveraines, nonobstant toutes récusations, prises à partie, édicts et ordonnances à ce contraires. Comme nous vous ordonnons d'avoir l'œil au maniement des deniers destinez pour le paiement et entretenement de nostre dite armée, parties inopinées et autres frais et dépens d'icelle, voir, vérifier, parapher et arrester les cahiers, estats et ordonnances qui sont expédiés par nostre lieutenant général en icelle, aux trésoriers tant de l'ordinaire que de l'extraordinaire de nos guerres, artillerie et autres »

(Commission du 4 juillet 1621 pour M. Segulier d'Autry, maître des requêtes.) Publiées par Hanotaux. *Origine de l'institution des intendants*. (Pièces justificatives.)

tions, réparations, artillerie, levée des troupes, sur l'administration des hôpitaux, etc. Enfin assistant aux Conseils, ils semblent bien y porter la parole au nom du Ministre et exercer une surveillance discrète sur la conduite des généraux.

Richelieu, qui n'a pas créé l'institution des intendants, s'en est largement servi. Il voit en eux de précieux collaborateurs qui ont le mérite d'exister. Ils ne les crée pas ; mais il les généralise, leur communique son activité et son énergie. Il fait d'eux les exécuteurs dévoués de ses volontés. Ce sont les mêmes hommes, mais ce sont cependant d'autres hommes ; mieux dirigés, fortement soutenus, ils paraissent émaner d'un principe nouveau. « Les provinces s'habituent à leur autorité et le pouvoir à leurs services. » Nul ne songe désormais à s'étonner de leur intervention en toutes choses.

« Héritier de l'amiral, Richelieu entend défendre ses droits et prérogatives, notamment le droit de bris et de naufrage que lui disputent tous les riverains de la mer.

« Autour de cette question se forme la coalition des intérêts froissés par l'établissement de l'office de surintendant général de la navigation. Pour imprimer une active impulsion à la marine et résister à l'opposition qui se soulève, Richelieu a recours aux intendants. Aussi ceux qui sont installés dans les provinces du littoral reçoivent de bonne heure le titre d'intendants de

marine avec des attributions spéciales en ces matières (1). »

A vrai dire avant Richelieu le titre d'intendant de marine est déjà en usage. L'Amiral de Guyenne avait créé, le 20 septembre 1607, un intendant de marine du nom de Briand qui reçut ses lettres de provision le 11 octobre 1607. Montmorency conserve en Guyenne un intendant spécial (12 février 1614), et, en qualité d'amiral de France, confie une charge analogue à Villemenon le 8 novembre 1612. Les provisions d'office ne sont signées du roi que le 13 mars 1621 (2). Il s'agit là, probablement, de fonctionnaires sur qui l'amiral se repose du soin des affaires administratives, mais qui lui demeurent subordonnés. Ils ne jouissent pas des pouvoirs étendus et du droit de contrôle qu'exercent les intendants des provinces du littoral à qui Richelieu accorde le titre d'intendant de marine.

En 1627 Servien, intendant en Guyenne, en 1628 la Thuillerie intendant à la Rochelle et après lui son successeur, Villemontée, en 1630 d'Aubray et la Potherie en Provence sont chargés des affaires de la marine. La commission du sieur de la Thuillerie, datée du 16 novembre 1628, lui attribue les fonctions d'intendant de *police, justice et finances* « en nostre dite ville de la Rochelle et gouvernement et pays d'Aulniz et en nos

1. Hanotaux, *loc cit.*

2. De la Roncière. *Histoire de la Marine Française.*

provinces de Poitou et Xaintonge et isles adjacentes depuis la rivière de Loire jusques à celle de Gironde et Garonne ». Il unit dans sa main les attributions civiles et militaires : « Tenez soigneusement la main lui écrit le Roi, qu'il ne s'y commette aucun abus et à ce que les gens de la guerre y tiennent police et discipline sans aucune foule et oppression de noz subjects, comme aussi nous ordonnons d'entendre au maniement et distribution des deniers qui seront destinez, tant pour le payement des gens de guerre... que pour les frais de la démolition des fortifications de nostre dite ville. » Les lieutenants généraux et gouverneurs *y compris celui de Brouage* reçoivent mandement de l'assister et prêter main-forte.

Une commission distincte (1) ordonne le sieur de la

1. Louis, etc... A nostre ami et féal conseiller en nostre Conseil d'État et maistre des requestes ordinaire, intendant de la police, justice et finances en nos provinces du Poictou, Xaintonge depuis la rivière de Loire jusques à celle de Gironde et en nostre pays d'Aulnix ville et gouvernement de la Rochelle et isles adjacentes, le sieur de la Thuillerye, salut. Estant nécessaire pour le bien de nostre service de commettre quelque personnage de suffisance et qualité requises pour régler, pourvoir et donner ordre aux affaires de marine esdites provinces de la Rochelle et isles, dans les diverses occasions qui se peuvent présenter, tant pour la navigation que pour le commerce et la conservation de nos droitz, et scachans ne pouvoir pour cet effet faire un meilleur choix de vostre personne pour la capacité que vous avez des affaires de ladite marine. A ces causes sur la nomination qui nous esté fête de votre personne par nostre très cher et très amé cousin le cardinal de Richelieu, grand-maistre, chef et surintendant général de

Thuillerye « pour avoir l'intendance et la direction tant de nostre dite ville de la Rochelle qu'en l'étendue de la commission que nous vous avons donnée pour l'intendance de la justice et police du fet de la marine et et commerce et droitz en dépendans... De ce fet... mandons et ordonnons aux lieutenants généraux et particuliers et autres officiers de la marine et tous autres qu'il appartiendra vous recognoistre ès choses touchans et concernans icelles. »

On remarquera que ces termes manquent de précision et de netteté. Au surplus de la Thuillerye n'est pas pourvu du titre d'intendant des finances de la marine alors qu'il est commis « pour entendre au maniemment et distribution des deniers des gens de guerre ». Ses pouvoirs en matière maritime paraissent donc moins étendus que ceux qu'il exerce sur l'armée de terre. Les

la navigation et commerce de France cy attachée sous le contre scel de nostre chancellerie, nous vous avons commis et ordonné, commettons et ordonnons par ces présentes, etc. ., pour avoir l'intendance et direction, tant de nostre dite ville de la Rochelle, qu'en l'estendue de la commission que nous vous avons donnée pour l'intendance de la justice et police du fet de la marine et commerce et droitz en dépendans durant le temps de vostre dite commission, pour icelle exercer et vous y conduire, selon les ordres qui vous ont esté ou seront donnés par nostre dit cousin. De ce fère vous donnons pouvoir et autorité et mandement spécial par cette présente, mandons et ordonnons aux lieutenants généraux, particuliers et autres officiers de la marine et tous autres qu'il apartiendra vous recognoitre ès choses touchans et concernans icelle. Car tel... etc... Donné à etc, (Hanotaux *Origine de l'Institution des Intendants*, p. 290.)

lieutenants généraux et particuliers et autres officiers de la marine sont invités à le reconnaître. Mais il n'est pas fait mention des chefs d'escadre et commandants de ports. Il est probable que les lieutenants généraux et particuliers dont il est question sont ceux qu'à créés le grand-maitre pour veiller aux intérêts du commerce maritime, et non les lieutenants généraux qui commandent les armées navales. Les chefs militaires ne sont pas touchés par cette commission. Il est à croire que de la Thuillerye n'exerçait pas son autorité sur la flotte de guerre et sur le port militaire de Brouage. Il devait se borner la plupart du temps à surveiller la navigation commerciale et surtout à défendre les droits d'amirauté du cardinal.

C'est très accidentellement que ces intendants arment des vaisseaux, enrôlent des hommes, embarquent des canons. Les nombreux commissaires envoyés dans les provinces du littoral en 1627 et 1628 ; Lauzon et d'Infreville en Normandie, Machaut en Bretagne, de Vauron en Poitou, de Malleville et Ledoux à la Rochelle, de Fortia et de la Fosse-Besnard à Bordeaux, sont ou des commissaires de marine en tournée d'inspection, ou des personnages pourvus d'une mission spéciale et déterminée, mais non des intendants.

Tandis que l'activité et l'énergie des intendants s'exercent à l'occasion sur le littoral (1), les commandants

1. — Voir notamment l'attitude énergique de Servien en face du gou-

des forces navales ont auprès d'eux sur les vaisseaux des délégués de la Cour, qualifiés de « chefs des Conseils du Roi en l'armée navale ».

Un tableau dressé par Lefillard, premier commis chargé des archives de la marine du 18 janvier 1840 à juillet 1754, mentionne, comme le premier intendant d'armée navale, Geoffroy, seigneur de Beauvillé en Beauce, nommé aux appointements de 12.000 livres « pour embarquer sur l'armée navale du Levant commandée par M. le duc de Guise, et aider ce général de ses avis dans les Conseils. » (Commission du 29 août 1627.)

Sourdis, archevêque de Bordeaux, commence sa brillante carrière maritime avec le titre de chef des conseils du roi en l'armée navale, près du sieur d'Harcourt généralissime des armées de terre et de mer « pour l'assister dans tous les conseils qui se tiendront et en toutes les affaires concernant le fait de ladite charge et aussi avoir la direction de la subsistance de l'armée, vivres, munitions de guerre, équipages, fortifications des places, règlement des dépenses, jugement des prises avec pouvoir de faire poudre et fondre artillerie et tout ce qui sera nécessaire » (1).

Les pouvoirs énumérés dans ces lettres patentes sont bien ceux qui sont conférés aux intendants d'armée.

verneur d'Epemon et du parlement de Bordeaux en 1627 (Hanotaux, *loc. cit.* p. 138 et suivantes).

1. Lettres patentes données à Chantilly le 12 avril 1636.

Sourdis, homme ligue de Richelieu, jouait auprès du général un rôle extrêmement important et partageait avec lui le commandement suprême de la flotte : Le roi s'adressait à lui directement pour la direction des opérations militaires. « Instructions données par le roi à Mgr l'Archevêque de Bordeaux, commandant son armée navale et la passant de Ponant en Levant (Chantilly 20 avril 1636).

On adjoignit par la suite à l'archevêque improvisé amiral, Jacques Amelot, seigneur, marquis de Mauregard-Amelot, le Mesnil..., etc., « pour embarquer sur l'armée navale du Ponant, commandée par Mgr de Sourdes archevêque de Bordeaux, alors lieutenant général du Cardinal de Richelieu ». (Commission du 14 février 1639.)

Comme la plupart des intendants attachés aux armées de terre, Jacques Amelot est maître des requêtes de l'hôtel du roi et conseiller d'État (1).

Par ses origines et la suite de sa carrière il est bien de ces fonctionnaires à grands pouvoirs, envoyés en mission au milieu des troupes pour servir, auprès du chef d'armée, d'organe régulateur.

A partir de 1640 on relève fréquemment la présence

1. Lefillard donne aussi le détail de ses services : Conseiller au Parlement de Paris (2 juillet 1627), Maître des requêtes ordinaires de l'Hôtel du roi (8 janvier 1633), Président du Grand-Conseil, Conseiller ordinaire du roi en tous ses conseils, Premier Président de la Cour des Aides de Paris (9 février 1643).

dans les armées navales d'intendants temporaires (1). Leurs fonctions étaient intermittentes. Ils n'apparaissent qu'au moment de la réunion d'une flotte imposante, prête à frapper un grand coup. Aux périodes de calme, quand les vaisseaux du roi se retiraient dans les ports pour se reposer et attendre une occasion d'entrer en scène, la présence d'un représentant de l'autorité centrale semblait moins utile.

Cependant dans les armées de terre la spécialisation des attributions devient bientôt une nécessité. Les intendants à la suite des armées se sont installés à demeure dans les provinces pacifiées. Ce sont désormais des organes réguliers d'administration. Leurs attributions militaires passent au second plan.

Par contre aux frontières où la guerre se porte, l'administration des troupes absorbe toute l'attention de leurs collègues, peu préoccupés désormais d'administrer des habitants qui ne sont pas des sujets du roi. Les circonstances imposent une spécialisation de fait qui devient bientôt la règle. Michel Le Tellier donne

1. Le 7 janvier 1645, Leroux d'Infreville reçut une commission d'intendant d'armée navale pour embarquer sur les vaisseaux commandés par M. de Brezé, et le 2 janvier 1648 une commission d'intendant des armées navales du Levant. Lefillard continue cependant à lui donner à cette date le titre de commissaire général.

En 1647 le bailli de Valencay à Toulon « était appelé au Conseil de l'Armée navale, y avait voix et devait être considéré comme y étant de la part du roi ». (Brun. *Guerres maritimes*.)

tous ses soins à l'organisation des services administratifs de l'armée. L'expérience apparaît heureux et la marine s'empresse d'imiter l'exemple de la guerre.

Le 18 juin 1659 sous le ministère de Mazarin, le sieur de la Guette est envoyé au port de Toulon « pour, dit le roi, en qualité d'Intendant de Justice, Police et Finances de nos armées navales du Levant, s'employer *tant en mer que dans les ports* » (1). C'est le premier intendant de marine établi à demeure dans un port militaire.

« L'expérience nous ayant fait connaître, disent les lettres patentes, combien il est utile pour notre service d'avoir des Intendants de Police, Justice et Finances en nos armées de terre pour y maintenir la discipline et pour veoir à tous les besoins qui y arrivent, nous a fait aussi juger qu'il n'est pas moins important de commettre des personnes de suffisance, capacité et fidélité reconnues pour faire les mesmes fonctions en nos armées navales. »

Louis de Testard de la Guette « chevalier, seigneur de Sancy, conseiller au Conseil d'État et privé du roi et de ses finances », est un ancien Lieutenant de l'Artillerie de France. Au dire de ses lettres patentes il

1. Cette commission est contresignée de Loménie alors secrétaire d'État pour la marine de *Ponant*. Il faut croire que les attributions des deux secrétaires d'État n'étaient pas rigoureusement délimitées ; car, par cette commission de Loménie, intervient dans la marine du Levant qui relevait Le Tellier, père de Louvois.

était spécialement versé dans les questions maritimes :
« Nous ne saurions faire plus digne choix que de vous, par la connaissance que vous avez au faict de la marine dont vous avez donné des preuves en diverses rencontres dans les mers du Ponant et du Levant, mesme pendant le siège de la Rochelle. »

A la même date il est pourvu d'une commission d'intendant des galères à Marseille. De la Guette est donc à la fois intendant de l'armée navale du Levant, intendant des galères et intendant du port de Toulon. La Commission datée du 18 juin 1659 détermine ses pouvoirs avec une grande précision.

L'intendant a entrée et séance « aux conseils qui se tiendront pour les entreprises et pour tout ce qui concerne les occasions où nos dites armées agiront ». Il est chargé du service des subsistances, de l'entretien, du radoub, de l'armement et du ravitaillement des vaisseaux, du règlement et de l'ordonnancement de toutes les dépenses ordinaires et extraordinaires : solde, salaires, fournitures et travaux de toute nature. Il a pour devoir de veiller aux montres et revues passées par les commissaires de la marine, de répartir les équipages sur les vaisseaux selon les besoins et les ressources, de recevoir les plaintes en malversations, de faire poursuivre les coupables par le prévôt et de les faire juger par le conseil de guerre. « Voulons aussi dit le roi que vous fassiez observer les règlements et ordonnances sur le faict de la marine et teniez la main à l'exécution

d'icelles et généralement faire et accomplir tout ce que vous verrez être nécessaire et à propos pour le bien de nostre service ; de ce fait nous vous avons donné et donnons pouvoir, autorité, commandement et mandement spécial par ces dits présentes. »

De la Guette exerça ces fonctions jusqu'au 10 avril 1665. A sa mort ses attributions, qu'il exerçait à trois titres différents, furent démembrées. Il eut comme successeur au port de Toulon le commissaire général Leroux d'Infreville, l'auteur d'une enquête sur la marine, qui vivait retiré dans ses terres et qui fut rappelé à l'activité (1). Arnoul père fut nommé intendant des galères. Les fonctions d'intendant des armées navales restèrent vacantes, sans doute parce que les expéditions maritimes passaient par une période d'accalmie.

En 1666, Charles Colbert, seigneur de Terron et de Longueville et neveu du grand Colbert, est nommé intendant du port de Rochefort en même temps qu'intendant en Seudre (17 avril). Il est peu probable — bien qu'on l'ait prétendu — que son autorité s'exerçât sur

1. Les listes de Lefillard donnent, comme successeur de Testard de la Guette à Toulon, Louis Matharel, ancien secrétaire général de la Marine et conseiller du Conseil du grand-maître. Mais cette assertion est contredite par d'Infreville lui-même. (Voir état sommaire des *Archives de la marine*. Addition p. 685.) D'Infreville était à la fois intendant de la marine et intendant « des troupes qui sont en Provence ». Une lettre du roi fait allusion aux fonctions qu'il aurait remplies antérieurement comme « intendant général de la Marine de Ponant ». (V. Etat sommaire..., *loco citato*.)

tout le Ponant. La distance qui sépare Rochefort de Brest eût rendu bien difficile une intervention efficace dans les affaires de ce dernier port. Colbert du Terron eut pour successeur à Rochefort le sieur Demuyn (31 août 1674).

Depuis le 15 mars 1674 le port de Brest avait un intendant de marine : Chertemps du Seuil qui y remplissait déjà les fonctions de commissaire général depuis le 1^{er} janvier 1670.

Il fut en outre créé des intendants au Havre (5 sept. 1680) et à Dunkerque (17 janvier 1683).

III

Les ordonnances de 1674 et 1689

Colbert professait à l'égard des officiers d'épée une méfiance systématique. « Tâchez, dit-il à Colbert du Terron, intendant à Rochefort, tâchez de faire travailler Cabaret et quelques officiers de la marine les plus entendus à faire quelque mémoire sur la discipline et punition des crimes. Je dois vous dire pourtant que je doute que ces sortes d'esprits en soient capables. »

C'est surtout sur les intendants qu'il s'appuie pour mener à bien son œuvre de régénération de la marine. Plus rapproché d'eux par ses origines et par la méthode de son esprit, il s'attache à former une administration vigoureuse et respectée (1).

1. « Il est encore nécessaire que vous sçachiez que le titre d'intendant de marine est nouveau et n'a esté donné que depuis trente ou quarante ans et qu'auparavant il n'y avoit que des commissaires de marine qui faisoient les fonctions des intendants, excepté qu'ils n'avaient aucun pouvoir concernant la justice. Il faut à présent que vous travaillez à avoir des gens lettrés et qui soyent de bonne famille pour pouvoir continuer dans la Marine les commissions d'intendant. » (*Mémoire de Colbert au marquis de Seignelay*, 8 août 1673.) (Etat sommaire des *Archives de la Marine*, p. 381.)

Le 21 mars 1668 un règlement attribua aux intendants des ports la préséance sur les chefs d'escadre dans les cérémonies publiques et dans tous les conseils, sauf dans les conseils de guerre assemblés « pour fonctions militaires et pour l'action des armes ».

Le 6 octobre 1674 Colbert fait paraître une ordonnance sur la police générale des arsenaux et y définit en détail les attributions de l'administration. Le marquis de Seignelay son fils et successeur continue son œuvre. Il est l'auteur de la fameuse ordonnance du 15 avril 1689, qui présente un développement systématique des réformes déjà réalisées et expérimentées.

§ 1. — LES CHEFS MILITAIRES

Depuis 1605 la marine possédait un cadre d'officiers, dont la solde et l'emploi furent réglementés en 1631.

Le règlement du 22 juillet 1647 avait réglé les honneurs, le rang, les fonctions et commandement des officiers généraux et supérieurs. Il s'agissait surtout de prévenir les contestations entre les chefs de l'armée navale. Le duc de Richelieu, lieutenant général pour les galères, avait le commandement suprême avant le Grand Prieur des Gouttes, lieutenant général pour les vaisseaux. Venaient ensuite dans l'ordre hiérarchique (1) : un vice-amiral, un contre-amiral et six chefs

1. Le chevalier Paul est nommé « pour commander dorénavant en qualité de nostre lieutenant général des mers du Levant avec pou-

d'escadre dont les titres étaient rattachés à six provinces : Bretagne, Normandie, Guyenne, Provence, Catalogne et Dunkerque.

Ces chefs d'escadre n'avaient d'ailleurs pas d'autorité sur les capitaines de vaisseaux plus anciens qu'eux.

Le 27 mars 1669 les vice-amiraux prirent le pas sur les lieutenants généraux. Les marines du Ponant (1) et du Levant avaient chacune un vice-amiral et un lieutenant général. Le règlement de 1669 prévoyait quatre chefs d'escadre aux titres de Provence, de la Saintonge et du Poitou, de la Normandie et de Dunkerque. Le nombre des lieutenants généraux et chefs d'escadre augmenta par la suite et perdit tout caractère territorial (2).

Le règlement du 3 août 1674 décide que les chefs d'escadre auront le droit de commander dans les ports dépendant de la province dont ils portent le titre à tous autres chefs d'escadre présents, ceux-ci fussent-ils même plus anciens qu'eux.

Les pouvoirs et les fonctions des officiers généraux

voir et autorité que nous lui donnons par ces dites présentes d'ordonner au vice-amiral contre-amiral, chefz d'escadres, etc. ». Lettres patentes du 10 mars 1654. *Archives des Bouches-du-Rhône* série B Amiralauté de Marseille. Reg. 2, f° 919.

1. « A l'exception de notre province et duché de Bretagne. » (Provisions de vice-amiral de France dans les mers du Ponant délivrées au comte d'Estrées.) *État des Archives de la Marine* (p. 322).

2. Il en fut ainsi dès 1728, époque à laquelle le nombre des provinces maritimes fut inférieur à celui des chefs d'escadre.

de l'armée de mer furent déterminés par les Règlements du 23 août 1671 (1) et surtout par l'ordonnance de 1689 qui en énuméra le détail.

L'amiral de France est confirmé dans les pouvoirs qu'il tenait de l'édit de 1669 et de l'ordonnance de 1681.

En son absence le commandement des armées navales est dévolu aux vice-amiraux du Levant et du Ponant (2). Il leur est recommandé de faire régner l'ordre et la justice parmi leurs subordonnés.

Les lieutenants généraux commandent les forces navales sous les ordres des vice-amiraux (3). Dans les

1. « L'Amiral, les vice-amiraux, lieutenants généraux, chefs d'escadre ou, plus anciens, capitaines de Marine qui seront présents dans l'arsenal, chacun selon leur rang et ancienneté, seront chargés de la dite garde [des ports, arsenaux et vaisseaux de guerre] et en répondront à Sa Majesté. » (Art. 6 du Règlement du 23 octobre 1671. B. 26, p. 281.)

2 Il y eut aussi un « amiral du canal de Versailles ». (A la mort du marquis d'Antin qui l'occupait, cette place fut supprimée (1741) Lefillard.)

3. « L'Amiral aura les pouvoirs, fonctions et droits qui luy sont attribuez par le Règlement du 12 novembre 1663 et confirmez par l'ordonnance du mois d'août 1681. (Titre I.)

Les vice-amiraux commanderont sous l'autorité et en l'absence de l'amiral, les armées navales, sçavoir: celui du Ponant dans l'étendue de la mer Océane et celui du Levant dans l'étendue de la mer Méditerranée.

Ils préviendront par leur prudence les divisions et les cabales, conserveront une grande égalité dans la distribution des secours dont les vaisseaux qui composeront l'armée auront besoin, garderont à chaque

ports ils exercent une mission spéciale de contrôle sur l'armement et le désarmement des vaisseaux, sur les délivrances du matériel qui leur sont faites et sur les consommations qu'ils accusent. Bref, ils doivent veiller au bon entretien des vaisseaux et à leur approvisionnement. A ce titre ils assistent aux conseils de construction où se discutent les travaux qui les concernent.

Les chefs d'escadre suppléent, le cas échéant, les lieutenants généraux.

Les lieutenants généraux et les chefs d'escadre exercent donc le commandement des forces navales et des ports militaires. A ce titre ils interviennent dans le service des arsenaux, mais avec un pouvoir de contrôle et non en vertu d'une autorité directe. Dans une lettre qu'il écrivait au maréchal d'Estrées, Seignelay l'informait

officier la justice et les emploieront suivant leur rang et chacun à son tour sans aucune préférence ni distinction.

Le vice-amiral commandera et donnera les ordres en l'absence de l'amiral dans les ports de son département. (Art. 4, titre II.)

Le lieutenant général commandera et donnera les ordres en l'absence de l'amiral et du vice-amiral dans les ports et à la mer.

Il aura inspection sur tout ce qui regardera l'armement et le désarmement des vaisseaux et prendra un soin particulier d'en faire avancer le travail. Il verra aussi les consommations des rechanges qui auront été faites dans les voyages et en cas qu'il y ait des manquements et examinera s'ils ne sont point arrivés par la faute ou par la négligence des capitaines. (Titre III, Art 1 et 4.)

Lorsque le chef d'escadre se trouvera commandant en l'absence du lieutenant général, il aura les mêmes fonctions que lui dans les ports et à la mer. » (Titre V. Ordonnance dn 15 avril 1689.)

qu'il venait de donner des instructions pour que les officiers généraux reçussent désormais directement tous les ordres relatifs à la discipline et au service militaire des ports, les intendants devant toutefois être informés de l'exécution de ces ordres.

Le commandement des galères était organisé selon des règles identiques ; mais il était exercé par un corps spécial d'officiers (2) jusqu'en 1748, époque à laquelle la Marine des Galères fut réunie à celle des vaisseaux.

§ 2. — LES ADMINISTRATEURS.

Sous le régime de l'ordonnance de 1689 l'administration maritime demeura placée sous la haute autorité des intendants. Mais l'ordonnance sépare nettement le service à la mer et le service des ports qui auparavant étaient souvent confondus (1).

A partir de 1683 il y eut des intendants des armées

1. Les officiers des galères avaient à grade égal une supériorité de rang sur les officiers de vaisseaux. Ils étaient d'ailleurs de plus haute noblesse en général et formaient un corps aristocratique, très recherché par les jeunes gens de famille noble. Une boutade du comte d'Estang témoigne de ce privilège : « Il n'y a que les Français qui ayant imaginé qu'il fallait estre nécessairement gentilhomme pour fondre des bouteilles et pour se battre sur mer. »

2. Commission au sieur Arnoul (1^{er} août 1673) établi intendant « de nos armées navales du Levant pour en ladite qualité s'employer tant en mer sur nos armées navales, escadres et vaisseaux de guerre que dans ledit port de Toulon ». (*Etat des Archives de la Marine*, p. 380.)

navales à titre permanent. Jusque-là leurs pouvoirs étaient limités à une année ou à une campagne.

On adjoignit aux fonctions de l'un d'eux, en 1683, l'inspection générale des classes. Le sieur de Bonrepas, auquel ces doubles fonctions furent confiées, prit le titre d'Intendant général de la justice, police et finances de la Marine et des armées navales, ayant le soin et l'inspection générale des classes. Son autorité s'étendait sur le Levant et le Ponant (1).

L'intendant d'armée navale n'exerce pas un pouvoir aussi considérable que son collègue de l'Arsenal.

Il surveille l'armement et l'état des vaisseaux, leur ravitaillement, contrôle la situation des vivres et des effectifs. Dans les combats il observe la conduite des commandants et en rend compte à la Cour. Il a sous ses ordres les commissaires de la marine et de l'artillerie et les écrivains embarqués (2). Ces commissaires

1 Bonrepas servit à la mer, notamment dans l'armée de Tourville en 1692, différant en cela des autres personnages qui portèrent le titre d'intendants généraux de la Marine. Ceux-ci ne furent en réalité que de hauts fonctionnaires de l'administration centrale, collaborateurs et délégués du Ministre ; tandis que de Bonrepas avait autorité sur les équipages des bâtiments armés. Il fut le seul intendant embarqué qui ait porté le titre d'intendant général.

2. « L'intendant ordonné pour la justice, police et finances d'une armée navale prendra connoissance dès qu'il sera arrivé dans le port où se fera l'armement, de l'état auquel se trouveront les vaisseaux qui la doivent composer. Il veillera aux approvisionnements des vaisseaux de l'escadre. Il examinera l'état des bâtiments-hôpitaux, la situation

de l'artillerie sont à la fois des militaires et des ingénieurs. A terre ils ont pour mission de fabriquer et de délivrer aux navires les canons et les poudres. A la mer ils veillent à l'approvisionnement en matériel et munitions d'artillerie et dirigent le tir des mortiers.

Selon l'importance de la force navale, l'intendant est secondé par un commissaire général qui reçoit ses instructions et le supplée (1) et par des commissaires « ordonnés pour la police » d'une fraction de la flotte. Ceux-ci ont pour mission de faire exactement les revues sur les vaisseaux, d'y faire observer la police et donner avis de tout ce qui se passe à l'intendant (2). Ils font prêter serment aux officiers et aux matelots de bien et fidèlement servir le roi sous l'autorité de Mgr l'amiral (3).

des vivres, se fera remettre les rôles d'équipage, fera les montres et revues. Il donnera ses instructions aux commissaires de la marine et de l'artillerie qui s'embarqueront à la suite de l'armée navale et aux écrivains de chaque vaisseau, t. IV, article 1.

Dans les combats il observera la conduite des officiers commandans les vaisseaux et en informera exactement Sa Majesté (art. XIII) (ordonnance de 1689).

1. Ordonnance de 1689, titre VI.

2. Ordonnance de 1689, titre X, article 1.

3. « Cette revue étant faite, il fera prêter serment à tous les officiers, lesquels auront à se rendre pour ce sujet sur le pont du navire où, en présence de l'équipage, il leur fera jurer et promettre de bien et fidèlement servir le roi, sous l'autorité de Mgr l'amiral, du général et du chef d'escadre ; de garder et d'observer les réglemens et ordonnances que Sa Majesté veut être observés sur les vaisseaux. » (Art. 12 de

Un écrivain du roi est embarqué sur chaque vaisseau pour assurer le service des approvisionnements, suivre les consommations, en tenir la comptabilité, administrer le personnel, faire l'inventaire des prises, etc.

Le rôle, un peu secondaire, joué par l'intendant de l'armée navale, qui s'efface devant l'autorité supérieure du commandant de la flotte, est bien différent du rôle de premier plan dévolu à l'intendant du port militaire.

Celui-ci est vraiment, comme dit Colbert, l'homme de Sa Majesté. C'est à lui seul et presque souverainement qu'est confié le soin de construire et d'équiper la flotte, de lui fournir son matériel et de lui désigner son personnel; en un mot de remettre aux mains des officiers de marine l'instrument de combat qui doit assurer la victoire (1).

l'ordonnance du 6 oct. 1674.) Même serment pour l'équipage (art. 13).

« Il observera avec soin si, dans chaque vaisseau, l'on y garde les ordonnances et réglemens de Sa Majesté; si la police et la discipline y est exercée, si les officiers font leur devoir et particulièrement si dans la Sainte-Barbe ou chambre des canonnières on y garde l'ordre qui doit être observé pour se précautionner contre le feu dans le temps d'une route aussi bien que dans une occasion de combat; la manière de manier la poudre, qui est un fait de police, méritant que l'on y ait *beaucoup d'égards et de circonspection*. (Ordonnance de 1674, art. 15.)

1. L'Intendant départi dans un port et arsenal de marine y exercera la justice et ordonnera de la police et finances suivant le pouvoir qui lui est attribué par sa commission. (Livre douzième, titre I, article 1^{er}.)

L'intendant a dans ses attributions l'ordonnancement de toutes les dépenses ; il est chargé de présider les adjudications et de passer les marches ; il fait procéder aux revues des officiers et des équipages, arrête les comptes du trésorier de la marine, et ceux du munitinaire général des vivres.

Outre le commissaire général qui lui sert de second, plusieurs commissaires de la marine sont placés sous ses ordres (1). L'un dirige le service des approvisionnements généraux : l'acquisition, la conservation et la distribution du matériel. Un autre a dans ses attributions l'inspection des constructions neuves, tandis qu'un troisième surveille les radoub et carénages et l'exécution des réparations. D'autres encore sont chargés, soit de l'inspection du service des vivres que fournit un munitinaire général titulaire d'un marché avec la marine, soit de la direction des hôpitaux maritimes (2). Plus tard, quand le corps des galères est réuni au corps des vaisseaux, un commissaire à pour mission de diriger la chiourme.

1. Les intendants étaient normalement recrutés parmi les commissaires (V. Etat sommaire des *archives de la marine*, p. 380 et *passim*. L'état donne de nombreuses biographies d'intendants.)

2. « L'intendant départi dans chaque port aura la principale direction de l'hôpital qui y est établi (art. 1.)

« Il y aura sous lui un commissaire de marine qui aura la direction du détail de l'hôpital et un écrivain du Roy qui y assistera continuellement. » (Art. 2. du titre II du Livre vingtième de l'Ord. de 1869.)

Le capitaine du port, chargé des mouvements de navire et de la sécurité de l'arsenal, est placé sous l'autorité de l'intendant : Les ateliers et les magasins du service de l'artillerie sont dirigés sous ses ordres par des commissaires de l'artillerie.

Des commissaires des classes, répartis sur le littoral procèdent à la levée des marins et les dirigent sur le port chef-lieu, où l'intendant les distribue sur les vaisseaux.

L'intendant dispose en outre d'un personnel subalterne d'écrivains pour les services administratifs et de maîtres entretenus pour la partie technique. C'est parmi ceux-ci qu'il faut ranger les futurs ingénieurs des constructions navales, ceux que l'Ordonnance de 1689 appelle les maîtres charpentiers. Les secours spirituels sont donnés aux équipages par des ordres religieux qui se lient par traité avec l'intendant « pour la fourniture des aumôniers nécessaires à la flotte ».

Auprès de tous ces services d'action fonctionne un organe de contrôle. Le contrôleur choisi parmi les commissaires de la Marine, mais très indépendant en fait, a un droit d'inspection et de vérification sur toutes les

1. « Il y aura deux commissaires généraux de l'artillerie, dont l'un sera établi en Ponant et l'autre en Levant, lesquels sous les ordres des intendants de marine auront inspection sur les fontes et et épreuves de canon et mortiers et sur toutes les autres armes, poudres, munitions, instruments et outils servant à la guerre. » (Livres 16, titre VI, art 1 de l'Ord. 1689.)

recettes et dépenses, achats et emplois de marchandises ; il assiste à tous les marchés et vise tous les arrêtés de comptes (1).

Les crimes et délits commis dans l'intérieur des arsenaux sont de la compétence de la prévôté présidée par l'intendant. Celui-ci siège aussi dans les Conseils de guerre (2) assemblés pour le jugement des crimes commis hors de l'enceinte du port ; et dans le conseil de construction qui délibère sur l'ordre des travaux à entreprendre et sur le plan des navires à construire (3).

On peut dire que l'intendant tient tout dans sa main. Il est l'ordonnateur de toutes les dépenses en deniers et de toutes les dépenses en matières ; il donne tous les

1. Le contrôleur aura inspection sur toutes les recettes et dépenses, achat et employ des marchandises et travail des ouvriers, et il assistera à tous les marchés et comptes qui seront faits par l'intendant. » (Livre XII, titre III, art. 4.)

2. « Le Conseil de guerre tenu pour le jugement des crimes sera composé de l'amiral, vice-amiral, lieutenants généraux, intendants, chefs d'escadre, capitaines de marine et autres officiers qui y seront appelez. » (Livre IV, titre I, art. 1^{er}.)

3. « Sa Majesté veut qu'il soit tenu deux fois la semaine un Conseil de construction dans les ports et arsenaux de marine où se bâtissent les vaisseaux, lequel s'assemblera dans le lieu que Sa Majesté aura destiné pour cet effet et à tel jour qu'il sera résolu par le Commandant et l'Intendant pour examiner les rapports qui seront faits de chaque vaisseau lors de leur désarmement et délibérer et résoudre leurs radoubs et les proportions et gabarits de nouveaux vaisseaux qui seront mis sur le chantier pour être bastis. » (Livre treizième, titre I, article 1^{er} de l'Ordonnance de 1689.)

ordres de travaux ; il puise à son gré dans ces réservoirs d'hommes que sont pour lui les quartiers d'Inscription Maritime ; il a la direction de la police intérieure de l'arsenal et de la police sanitaire du port, l'administration des hôpitaux et des chiourmes.

Pour l'accomplissement de cette mission étendue et délicate, l'intendant jouissait de deux privilèges grâce auxquels il se procurait l'essentiel pour les vaisseaux : du bois pour les construire, des hommes pour les monter. L'inscription maritime et le martelage les lui fournissaient.

Le martelage était l'opération qui consistait à marquer d'un poinçon les arbres réservés au service de la marine, aussi bien dans les forêts de la Couronne que dans celles des communes ou même des particuliers. Nous avons vu que le garde du Clos des Galées jouissait du droit d'abattre les plus beaux arbres de certaines forêts (Ordonnance du 13 septembre 1376). Un édit de Richelieu, daté du 15 janvier 1539, avait pris en faveur de la marine, une décision analogue ; enfin par une ordonnance du mois d'août 1669, la marine se réserva une fois de plus le choix des arbres et des bois de construction. Des commissaires de la marine accompagnés d'ingénieurs et de maîtres mâteurs les faisaient marquer, abattre et transporter. « Des intendants de terre et officiers de robe » reçurent « des commissions d'intendants de la Marine pour veiller et protéger les exploitations des bois de construction pour la Ma-

rine dans les provinces de Bourgogne, Franche-Comté et Lorraine » (1).

Naturellement cette institution fut fortement battue en brèche. Le privilège fut limité par l'opposition des propriétaires soutenus par les chambre des Eaux et Forêts. En dernier lieu celles-ci ordonnaient que la liste des bois dont les propriétaires projetaient l'abatage serait communiquée au commissaire de la Marine, qui aurait six mois pour exercer son droit de préemption.

Comme elle se réservait les plus beaux arbres, la Marine se réservait aussi les meilleurs marins. Le système antérieur à Colbert était des plus simples : c'était la presse. Au moment de l'armement des vaisseaux on fermait les ports et les équipages étaient saisis de force pour monter sur les vaisseaux de guerre.

Plusieurs fois on avait songé à régulariser ce procédé trop sommaire et à répartir plus équitablement les charges du service militaire. La Stolonomie, commentaire de l'ordonnance du 15 mars 1649, contient en germe l'idée de l'inscription maritime. C'est « la description » des matelots originaires de toute la côte méditerranéenne de Narbonne à Antibes. Moyennant « une certaine paie par manière d'entretienement » en temps de paix, ce projet devait fournir des hommes prêts à mobiliser au premier signal (2).

1. Lefillard, *Mémoire des Intendants*.

2. Jal, Documents inédits sur *l'Histoire de la Marine au XVI^e siècle*.

Mais il fallait un organisateur comme Colbert pour faire passer cette idée dans les faits. En 1665, il décida que les hommes adonnés à la navigation seraient divisés en 3 ou 4 classes, selon les provinces, qui tour à tour seraient appelées au service du Roi. Après avoir navigué au commerce trois ou quatre ans, les marins revenaient au service de Sa Majesté pour accomplir une période active; renvoyés ensuite dans leurs foyers ils étaient de nouveau rappelés; et ainsi alternativement jusqu'à l'âge de cinquante ans. C'était le tour de roulement substitué à désignation arbitraire.

Il faut reconnaître que ce système des classes n'offre plus avec l'Inscription maritime actuelle que des ressemblances lointaines (1). Le régime institué « par Colbert souleva les plaintes les plus nombreuses et les plus vives. C'était un progrès sur les pratiques antérieures. Mais que d'injustices encore ! Les hom-

1. Entre les deux régimes de recrutement un seul trait est commun : l'inscription des marins sur des registres. Mais c'est là un procédé d'administration qui n'a rien de caractéristique. Par contre la différence est profonde. En effet, depuis 1784 (30 octobre), les classes ne sont plus appelées en bloc et alternativement. Les marins levés pour le service s'acquittent en une seule fois de leurs obligations militaires : ils ne peuvent plus être convoqués à nouveau sauf pour des périodes d'exercice. La levée semestrielle qui a remplacé tout récemment la levée permanente, a contribué encore à rapprocher beaucoup plus le régime de l'inscription maritime du mode de recrutement de l'armée de terre que du système des classes de Colbert. C'est une transformation radicale du principe de l'institution.

mes de la classe de service, maintenus dans leurs foyers en attendant leur embarquement sur les vaisseaux de Sa Majesté, ne pouvaient naviguer au commerce et par conséquent ne pouvaient gagner leur vie : en revanche ils devaient percevoir la demi-solde. Mais celle-ci fut supprimée à cause de la détresse du Trésor quand le système fut consacré par le temps. La confusion se mit dans l'ordre d'appel des classes (1) et ce

1. « On s'est efforcé inutilement depuis 1666 qu'elles ont été établies à donner à l'administration [des classes] un faux air d'équité. L'inégalité de traitement a été pratiquée dès l'origine même des classes. Les trois édits des mois de janvier et mai 1670 et août 1673 en laissent déjà apercevoir. L'ordonnance de 1689 établit une différence très réelle entre certaines provinces puisque les classes des unes y sont divisées en trois dont une est destinée au service, pendant que celles d'autres provinces partagées en quatre sont plus de tems sans servir.

« M. de Colbert avait senti dès lors la nécessité d'avoir des gens de mer à une solde continue et toujours prêts à armer. La classe de service jouissait dans son département de la demi-paye de ce qu'elle aurait eu sur les vaisseaux ; elle ne pouvait s'embarquer ; c'était déjà beaucoup, mais la dépense était trop grande pour des gens qui, ne faisant aucun service actuel, étaient conservés pour des besoins incertains.

« Ceux des finances firent retrancher la demi-paye ; on toléra les embarquements ; la classe de service n'en eut plus que le nom ; le désordre se mit indispensablement dans l'ordre successif de ces classes et la règle qu'on se plaît encore à y admirer dépend ordinairement des décisions arbitraires et très souvent injustes et vénales des commissaires des classes. » *Mémoire du comte d'Estaing, 1776 (?)*. *Revue maritime*, mai 1910.

fut souvent un retour à la situation anarchique d'antan (1).

L'Intendant devait recevoir toutes les récriminations. Il était l'intermédiaire entre les services utilisateurs et le peuple du Royaume. Il recevait d'un côté les plaintes des officiers de vaisseau préoccupés d'avoir sous leurs ordres des navires bien construits et bien équipés, mais insoucieux des difficultés financières ou techniques.

D'autre part il était assailli par les doléances du menu peuple écrasé d'impôts, des fournisseurs payés avec d'énormes retards, des populations de la côte assujettis au service obligatoire sur les vaisseaux. Voilà les préoccupations dont l'exposé emplit la correspondance des intendants.

Il s'y glisse un autre souci : leur querelle avec les officiers d'épée :

1. « En 1758, il y avait sur le Souverain des matelots étrangers qui, nus et accablés de misère, se mutinèrent un jour. Ils étaient du nombre de ceux qu'on avait pris de force à Marseille. On n'osa pas les faire passer en Conseil de guerre qui n'aurait pas voulu condamner des gens qui n'étaient point classés et qu'on ne payait point. (Brun, *Guerres maritimes*).

IV

Les ordonnances de 1765 et 1776.

Le règlement de 1631 avait posé le principe de l'antagonisme entre les officiers d'épée et les officiers de plume. A la tête des ports se trouvaient deux chefs égaux en pouvoirs, indépendants l'un de l'autre et naturellement jaloux de leurs prérogatives.

L'ordonnance de 1689 avait maintenu et renforcé ce contrôle mutuel. Le désaccord des chefs, érigé en maxime de gouvernement, offrait aux yeux du pouvoir central la meilleure garantie de l'intérêt général. Si c'était bien là le désir de Richelieu et de Colbert, il fut assurément réalisé et même largement dépassé.

En contact journalier, les officiers de vaisseaux et les commissaires de la marine trouvaient dans le service mille occasions de froissement. Obligés par devoir de résister aux demandes des commandants de navires, qui souvent dépassaient les ressources disponibles si chichement mesurées, les commissaires souffraient de l'impopularité qui s'attache aux fonctionnaires chargés d'appliquer des mesures restrictives.

« Très exclusifs d'esprit, les officiers de vaisseaux regardaient comme blessante la tutelle des intendants étrangers à leur corps et souvent de moindre noblesse qu'eux-mêmes. Très avides de paraître et très jaloux d'autorité, ils supportaient difficilement un régime qui ne leur donnait ni une prééminence d'opinion, ni un pouvoir effectif. » (M. Loir.)

Ils s'efforçaient parfois d'humilier (1) les intendants et les commissaires, gentilshommes de petite noblesse ou bourgeois empressés à se décrasser de leur roture à l'aide « d'une savonnette à vilains » (2).

L'orgueil des uns, la jalousie des autres aigrissaient les propos. Les divergences au sujet des détails de service dégénéraient en querelles personnelles (3).

1. M. de Mons devant Alger en 1727 avait défendu au commissaire de son escadre de porter le pavillon à l'arrière de son canot et d'assister à l'audience du bey. L'intendant se plaignit amèrement de cette affectation à avilir les commissaires. Le ministre blâma M. de Mons et établit en principe que les commissaires devaient avoir le pavillon à l'arrière de leur canot. (Dépêches du 18 septembre et 6 octobre 1727. V. Brun. *Guerres Maritimes*.)

2. En 1702 les fonctions de commissaire furent exigées en offices qui conféraient à leurs titulaires la qualité d'écuyers. Un édit de juin 1709 contient cette disposition : « Et nous avons anobly et anoblissons lesdits commissaires ensemble, leurs enfants et postérité nez et à naître en légitime mariage. »

3. Voici à titre d'exemple une lettre qu'adresse au ministre M. Michel intendant par interim du port de Toulon, le 22 janvier 1758 : « Il peut se faire que les personnes les plus coupables du retard des vaisseaux ont cru le rapport qu'il vous ont fait propre à couvrir leur

Aussi à partir de la fin du xvii^e siècle tout l'effort des officiers de marine se porta sur la modification de l'or-

faute : car je ne dois pas vous cacher que si les capitaines et les officiers donnaient eux-mêmes l'exemple en restant assidus dans leur bord; s'ils ne donnaient aucune permission d'aller à terre à leurs équipages et s'ils châtiaient les soldats factionnaires ou les sergents qui pour de l'argent favorisent la sortie des matelots, les dispositions que le roi ordonne ne seraient jamais différées et il ne se rencontrerait aucun obstacle dans la promptitude qu'exige son service. Rien ne vous le démontrera mieux que l'extrait que je vous envoie de tous les gens de mer qui ont été donnés tant aux vaisseaux de M. de Laclux qu'à ceux de M. Motheux. Les excédents qui en résultent prouvent que ces équipages ont été complétés plusieurs fois. Si néanmoins, il s'est trouvé des vides, c'est qu'on laissait échapper vingt matelots quand il en entrerait dix et lorsque je me suis plaint de cette mauvaise façon de garder les équipages, pour prouver l'impossibilité où l'on était de faire mieux, on m'a donné pour raison que les matelots s'en allaient à la nage. Il est vrai que l'on m'a avoué de bonne foi qu'on ne tirait pas sur eux pour les en empêcher, quoiqu'on tire quelquefois sur les écrivains (allusion à un incident qui s'était produit sur le vaisseau *le Lion* où l'officier de quart avait fait tirer sur une embarcation qui conduisait l'écrivain à terre). Il est impossible que les officiers qui sont sous mes ordres puissent trouver aucun remède à un pareil relâchement ; mais ce qui vous paraîtra extraordinaire, monseigneur, c'est que le commissaire des armements parvient à contenir les matelots qu'il met en dépôt sur le vaisseau-amiral à mesure qu'ils arrivent, quoique son autorité n'y soit que précaire et que les capitaines ou les officiers qui commandent à bord pendant leur absence ne sachent pas contenir les leurs, quoique leur pouvoir y soit absolu, qu'ils y aient un quart en soldats et des officiers en grand nombre... Je n'ignore pas tout ce que l'on avance aux commandants pour rejeter la faute sur le roi et sur ses ordres ; mais je ne puis que vous dire que tout ce qu'on fait des ordres du roi ne sert qu'à leur donner plus de poids et de force.

donnance de 1689. Ils souhaitaient une intervention plus effective dans l'administration des arsenaux.

Cependant durant près d'un siècle l'Ordonnance de 1689 ne reçut que des modifications légères.

A Paris, le secrétaire d'Etat pour la marine fut momentanément supprimé (1715-1723).

Par ordonnance du 3 novembre 1715 un Conseil de Marine fut établi : il était chargé de la direction des affaires de la Marine. Présidé par le maréchal d'Estrées, il était composé de trois officiers généraux et de trois intendants.

Le Conseil de Marine disparut à la majorité de Louis XV en 1723.

Une ordonnance du 17 janvier 1745 amena dans les ports, sous une apparence anodine, une réforme grosse de conséquences.

Jusque-là le commandement de la Marine dans les ports était attribué à l'officier général le plus élevé en grade ou le plus ancien de ceux qui s'y trouvaient en

dis qu'on les trompe, ils me répondent que cela ne se peut pas, que l'on n'oserait... Il serait à souhaiter que ceux qui commandent ne fussent affectés d'aucune prévention, qu'ils vissent tout par eux-mêmes et qu'ils puissent s'apercevoir de la peine qu'ont la plupart des capitaines de quitter le séjour de la rade de Toulon. Heureux lorsque ce même attrait ne les conduit pas dans quelque autre. » (Ce trait vise M. de Laclux et la relâche prolongée de son escadre à Carthagène. — Quel triste jour cette lettre projetée sur la servitude des matelots gardés à vue comme des prisonniers.)

service. C'était une fonction à peu près accidentelle (1). Le service ne pouvait que souffrir des changements continuels qui en résultaient.

« Le Roi a cru ne pouvoir rien faire de plus avantageux pour son service que d'établir des commandants fixés dans les ports afin que les affaires fussent suivies d'un même esprit, sans être exposées aux variations où elles étaient sujettes par le changement fréquent des commandants et leurs divers caractères. » (Ordonnance du 17 janvier 1745.)

Plus stables, par là même moins étrangers aux affaires de leur ressort, les commandants de la Marine purent suivre avec plus de compétence les travaux des ports.

Aussi ce fut sans trop de surprise que l'on vit paraître l'Ordonnance de 1765 publiée par le duc de Choiseul.

Cette ordonnance régla tout d'abord les fonctions et le rang des officiers généraux de la marine. Elle n'ap-

1. Il y eut cependant avant 1745 — mais par intermittence — des officiers généraux pourvus de lettres de service pour commander la marine dans les ports militaires. Tel fut le cas par exemple du marquis de Coëtlogon, lieutenant général de la Marine à Brest (Lettre de M. de Chamillart du 7 juillet 1708. État sommaire des *Archives de la Marine*, p. 344). Des officiers généraux de l'armée de terre reçurent même des commissions « pour commander la marine dans un port et lieux maritimes en dépendants ». (Voir commission donnée à Vauban le 15 mars 1695 pour commander la Marine à Brest. — *Archives de la Marine* p. 345.)

porte aucune innovation importante en ce qui concerne les droits des commandants chefs d'escadre, lieutenants généraux et amiraux lorsqu'ils commandent à la mer. Mais pour la première fois leur assimilation aux officiers de l'armée de terre fut déterminée.

Les vice-amiraux prirent rang après les maréchaux de France (1), les lieutenants généraux d'armée navale avec les lieutenants généraux de l'armée de terre suivant la date de leurs provisions et pouvoirs. Les chefs d'escadre étaient assimilés aux maîtres de camp et les cinquante plus anciens capitaines de vaisseau aux brigadiers. Les autres capitaines de vaisseau avaient rang de colonel.

Ce qu'on trouve aussi dans l'ordonnance de 1765, c'est une brèche au principe, intangible jusque-là, du pouvoir absolu de l'intendant.

L'intendant conserve la partie administrative, la justice et la police du port et la direction des constructions navales; les ingénieurs-constructeurs, les professeurs d'hydrographie, le capitaine du port et les maîtres entretenus, ainsi que le personnel ouvrier sont maintenus sous son autorité.

Mais les commandants des bâtiments ont le droit de suspendre les travaux d'armement, sauf à en rendre compte aux chefs militaires. Les difficultés sont levées

1. Les vice-amiraux pouvaient recevoir la dignité de maréchal.

après entente entre le commandant de la Marine et l'intendant (1).

En 1772 la Marine fut l'objet d'une expérience curieuse, disons même extravagante, du ministre de Boynes. Au lieu de constituer des équipages appropriés au tonnage et au type de chaque navire, de Boynes partit du principe inverse : il créa huit régiments sous la dénomination de Corps Royal de la Marine. Entre chacun d'eux furent distribués les bâtiments. Ce ne furent pas les régiments qui furent affectés aux vaisseaux, mais les vaisseaux aux régiments. La composition uniforme des compagnies correspondait mal avec le service et l'armement des navires.

1. Le commandant dans un port exécutera tous les ordres qui lui seront adressés par Sa Majesté et il exercera les fonctions suivant l'étendue de l'autorité qui lui est donnée (art. 968).

Il aura inspection sur tout ce qui regardera l'armement et le désarmement des vaisseaux, prendra un soin particulier d'en faire avancer le travail (art. 270).

Il fera observer que les vaisseaux qui iront en mer soient agréés et munis de provisions de guerre et de bouche nécessaires et que rien ne retarde leur armement (art. 171).

Il se fera journellement rendre compte par le capitaine du port de l'état des vaisseaux, frégates et autres bâtiments et de toutes les opérations du port. Les radoub à faire aux vaisseaux et frégates, autres que ceux ordinaires d'entretien, ne seront point entrepris sans qu'il en ait lui-même reconnu la nécessité avec l'intendant dans la visite qui en sera faite en leur présence par les officiers qui doivent y assister (art. 278 de l'ordonnance de 1765).

Conception théorique qui ne tenait aucun compte des réalités et des nécessités de la mer !

Les colonels des régiments eurent prise et charge de tous les bâtiments situés dans le port. Les magasins leur furent livrés et tous les ateliers furent à leur discrétion. Les huit régiments formèrent ainsi sur les deux mers autant de petites marines indépendantes et se suffisant à elles-mêmes. Par la force même des choses le commandant du port et l'intendant étaient dépossédés de leurs attributions. Les pouvoirs d'investigation et d'inspection des colonels s'étendaient à tout. Ils contrôlaient l'emploi de la matière et de la main-d'œuvre et tenaient des écritures contradictoires. C'était en toutes choses l'action parallèle des autorités du port et des officiers des régiments.

Ce qui demeurait le plus incertain, c'était le départ des attributions et la solution des conflits. Les commentaires du ministre n'y apportaient qu'une obscure clarté :

« Rien n'est si difficile que de fixer exactement les bornes de deux autorités qui doivent en plusieurs rencontres être concurrentes et ce serait vouloir l'impossible que de prétendre résoudre toutes ces questions et tracer une ligne de démarcation tellement invariable que, dans quelque circonstance que ce fût, l'empiètement fût impossible. Ce point de perfection n'étant qu'une belle chimère, le parti le plus sage est de lais-

ser dans les nuages les bornes exactes des deux autorités. »

M. de Boynes était sans le savoir un délicieux ironiste.

Il voulut aussi créer un corps unique d'officiers de port, comprenant les officiers de port proprement dits, les commissaires de la marine et les ingénieurs-constructeurs.

Peu confiant dans ses réformes, qui devaient lui paraître à lui-même bien hardies, M. de Boynes prit soin d'ordonner, dès les premiers armements pour la guerre, d'y procéder selon la méthode ancienne.

Au reste une ordonnance du 8 novembre 1774 annula celle de 1772 et rétablit pour un temps l'ordonnance de 1765, en réservant toutefois aux officiers de vaisseaux à titre d'essai les travaux relatifs à la construction, au gréement et à l'équipement des navires de guerre.

La présence côte à côte et l'indépendance du commandant et de l'intendant continuaient à soulever les plus vives critiques.

Dans un mémoire au roi sur la réforme de la marine, le comte d'Estaing s'exprime ainsi :

« La lecture de l'Ordonnance faite en 1689 et un séjour de quelque tems sur nos vaisseaux ou dans nos ports produisent la démonstration la plus affligeante des révolutions qui arrivent dans les meilleurs établissements. La sagesse de cette ordonnance, la profondeur de ses détails et de ses vues et les dépenses dans les-

quelles elle a jeté le gouvernement ne rapportent plus aucun fruit ; elle a vieilli et l'on n'aperçoit que des vestiges de précautions onéreuses, de droits embarrassants et de belles institutions dans lesquelles on a, dès leur origine, plus consulté la théorie que la pratique. »

« Il serait à souhaiter que la distinction des deux corps désignés dans la Marine par le titre de Plume et d'Épée n'eût jamais été imaginée. La division qui existe entre leurs fonctions est séduisante en idée, mais nuisible par l'effet. La discussion de cette réalité conduirait trop loin ; il paraît suffire d'assurer que l'on est persuadé que le bien du service du Roi exige absolument qu'on établisse dans chaque port un commandant qui soit en état de faire les fonctions d'intendant... ou bien qu'il ne l'est pas moins qu'on trouve un intendant capable d'être commandant et qui le soit. On ne saurait trop augmenter son pouvoir ou ses droits. Il est peut-être égal de préférer un de ces deux moyens à l'autre ; mais il faut opter (1). »

Sur ces entrefaites parut l'ordonnance du 27 septembre 1776. Ce fut dans les ports une véritable révolution. L'ordonnance divisait l'autorité entre deux chefs « égaux en dignité et en honneurs ». Elle consacrait les progrès réalisés par les officiers de marine dans l'étude des sciences exactes, dans « l'éducation militaire et la théorie de l'architecture navale ». Le préambule de l'ordonnance insistait aussi « sur l'intérêt qui lie

1. *Revue maritime*, mai 1910.

leur propre gloire au succès des opérations mécaniques des ports et à la conservation des forces navales ». En conséquence l'intendant abandonnait au commandant l'administration des travaux, c'est-à-dire les constructions navales, l'artillerie, les mouvements du port, la garde et la conservation des bâtiments flottants (1). Les officiers de port, placés sous l'autorité du commandant de la Marine, continuèrent cependant

1. « Ordonnance de 1776. Article premier. — La régie et l'administration générale des ports et arsenaux de Marine sera et demeurera divisée en deux parties distinctes et séparées, dont l'une sous l'autorité immédiate du commandant du port, comprendra tout ce qui concerne la disposition, la direction et l'exécution des travaux ; et l'autre sous l'autorité immédiate de l'intendant comprendra tout ce qui concerne la recette, la dépense et la comptabilité des deniers et matières.

« Art. 2. — L'administration des travaux comprendra les constructions, refontes et radoubs, les armements et désarmements, les opérations mécaniques et les mouvements des ports et généralement tous les ouvrages à exécuter dans les chantiers et ateliers de l'arsenal ou ailleurs pour la construction, le gréement, l'équipement, la défense et l'entretien journalier des vaisseaux et de tous autres bâtiments flottants ainsi que tout ce qui a rapport à la garde, sûreté et conservation desdits vaisseaux et bâtiments et machines, à leur usage, et à l'entretien, la garde et la sûreté du port et de la rade.

« Art. 3. — L'administration des deniers et matières comprendra la recette et l'emploi des deniers, les marchés et adjudications de matières et d'ouvrages, les approvisionnements, les recettes, la conservation dans les magasins et la distribution des matières, munitions et marchandises quelconques ; les appointements, soldes, revues et montres des officiers, des troupes, des gens de mer et de tous autres entretenus dans le port ou employés sur les vaisseaux ; la levée des

à former un corps distinct. Les commissaires d'escadre et d'armée furent débarqués ainsi que les écrivains et leurs attributions à la mer furent exercées par des officiers de vaisseau.

L'intendant conserva l'administration des deniers et matières, c'est-à-dire les marchés, les approvisionnements, les revues et la solde des officiers, des troupes,

officiers-mariniers, ouvriers, journaliers, matelots et autres gens de mer et la police des classes; la garde des magasins, l'administration particulière des hôpitaux et des chiourmes, celle des bâtiments civils appartenant au roi et la comptabilité générale.

« Art. 4. — La partie de l'administration des arsenaux qui comprend toutes les opérations mécaniques et les travaux relatifs aux bâtiments flottants sera et demeurera divisée en trois directions ou détails sous l'autorité du commandant : savoir :

Le détail des constructions.

Celui du port.

Celui de l'artillerie.

« Art. 11. — La partie de l'administration des ports et arsenaux qui comprend les dépenses et la comptabilité sera et demeurera divisée en cinq bureaux (non compris celui du contrôle), sous l'autorité de l'intendant : savoir :

Le bureau du magasin général.

Celui des chantiers et ateliers.

Celui des fonds et revues.

Celui des armements et vivres.

Celui des hôpitaux et chiourmes.

« Art. 17. — Il sera établi dans chacun des ports de Brest, Toulon et Rochefort un directeur général de l'arsenal, choisi parmi les officiers généraux, lequel sous l'autorité du commandant du port sera chargé de diriger et inspecter les travaux, opérations mécaniques et mouvements des ports et aura sous ses ordres les officiers de vais-

et des gens de mer, la police et la levée des classes, l'administration des chiourmes, des hôpitaux et des immeubles.

Le commandant de la Marine avait sous ses ordres directs un officier général, appelé directeur général de l'arsenal, auquel obéissaient trois directeurs, chargés : l'un des mouvements du port, un autre des constructions navales, le troisième de l'artillerie. Ces directeurs et même leurs sous-directeurs, à l'exception du sous-directeur des mouvements du port, n'étaient pas des spécialistes, mais des officiers de vaisseau. Il fallut attendre 1786 pour que les trois directeurs fussent choisis parmi les officiers de port, les artilleurs du régiment des colonies et les ingénieurs-construc-teurs (1).

Le Conseil de construction, appelé depuis 1772 Conseil de Marine, fut doté de pouvoirs plus étendus : exa-

seau, officiers de port et ingénieurs-construc-teurs employés dans les trois détails de l'arsenal. »

(Ordonnance du 27 septembre 1776.)

Par ordonnance du 31 octobre 1784, les officiers de vaisseaux obtiennent de nouveaux postes à terre. Ils procèdent à la levée et au congédiement des gens de mer, et sont chefs des classes, concurremment avec les commissaires qui sont maintenus en fonctions.

1. L'artillerie de la Marine avait été réunie par ordonnance le 5 novembre 1761 au corps royal de l'artillerie qui relevait du ministère de la Guerre. Elle fit retour à la Marine à compter du 1^{er} janvier 1767. Les ingénieurs-construc-teurs provenaient « des maîtres de la hache » appelés ensuite maîtres-construc-teurs, puis construc-teurs tout court (1740) et enfin ingénieurs-construc-teurs (1765).

men des travaux de toute nature, adjudications et marchés, vérification des consommations des vaisseaux, etc. C'était un véritable conseil d'administration. L'instruction des crimes et délits était faite par le prévôt de la Marine et l'intendant connaissait des vols commis dans l'enceinte de l'arsenal. Les crimes étaient de la compétence du Conseil de guerre.

Le Commandant, chef des services techniques, avait donc autorité pour ordonner les travaux. De cette façon l'équilibre voulu — ou du moins annoncé — entre l'ordonnateur des travaux et l'ordonnateur des dépenses était rompu. Celui-ci était tenu par les engagements du premier. Le pouvoir de consommer était placé au-dessus du pouvoir de résister aux consommations. La prépondérance de fait passait au commandant de la Marine.

Afin de sauvegarder les apparences de l'égalité, le commandant et l'intendant se réunissaient à l'arrivée du courrier de Paris pour l'ouverture de la correspon-

1. Le Conseil de marine établi dans chacun des ports de Brest, Toulon et Rochefort, duquel Sa Majesté par l'article 5 de son Ordonnance du 8 novembre 1774 s'était réservé de régler définitivement les fonctions et auquel elle avait attribué provisoirement celles du Conseil de construction établi par les ordonnances antérieures, sera et demeurera maintenu et conservé sous la dénomination de Conseil de Marine; et exercera dans chaque port les fonctions qui lui sont attribuées définitivement par la présente Ordonnance (Article 376 de l'Ordonnance de 1776).

dance. Les dépêches du ministre portaient une double suscription.

Pour limiter encore les pouvoirs de l'intendant on réorganisa en 1776 le service du contrôle. Le contrôleur, jusque-là placé sous ses ordres, devint indépendant. « L'intention du roi est que son contrôleur soit absolument indépendant, que son inspection universelle soit exercée dans toute son étendue et que cet officier prenne rang immédiatement après l'ordonnateur du port, sans cependant qu'il puisse en remplir la place, attendu que ses fonctions sont essentiellement différentes de celles des ordonnateurs. » (Dépêche du 25 août 1786.)

La division des pouvoirs se retrouvait au Ministère où le Maréchal de Castries créa à l'image des ports deux fonctionnaires pour lui rendre compte des affaires : un directeur général des Ports et Arsenaux et un Intendant général. L'un avait dans son service les détails techniques et militaires, l'autre le soin des approvisionnements et de l'administration des hôpitaux, chiourmes et bâtiments civils. Ils se superposèrent aux premiers commis qui devinrent de simples chefs de bureaux.

Les conséquences de l'ordonnance de 1776 ne se firent pas longtemps attendre. Les magasins furent bientôt épuisés par les commandants des ports à qui n'incombait pas le soin de les approvisionner. L'administration des officiers de vaisseaux à bord des bâtiments fut telle qu'il devint impossible de rendre les comptes

des dépenses considérables faites pendant la guerre d'Amérique (1). On ne put justifier de l'emploi d'un milliard et demi. Il fallut rétablir les commissaires d'armée et d'escadre et les écrivains des vaisseaux (1^{er} novembre 1784).

La charge d'intendant d'armée navale n'avait pas cessé d'exister. Mais elle était devenue purement honorifique et généralement accordée comme récompense à d'anciens intendants des ports. Elle fut supprimée le 31 mars 1788 (2) en même temps que l'intendance générale des classes.

A la veille de la Révolution la Plume et l'Épée étaient donc en pleine guerre. Le mobile était une simple question d'amour-propre et de prééminence. On ne mettait pas en doute la probité et le zèle des administrateurs.

Le contrôleur des Finances, Necker, écrivait en 1782 au maréchal de Castries : « Un homme de bonne foi restera convaincu et très convaincu qu'il n'y a point de dégradation, dans votre administration, que les excès de dépenses occasionnés par l'effet inévitable de la négligence ou de la rapacité des subordonnés sont même fort diminués et que, pour produire avec les instruments qui vous sont confiés les mêmes effets, il en aurait beaucoup plus coûté ou au moins autant coûté pour tout autre ministre (3). »

1. Rapport de Bergvin. Séance du Conseil des Cinq-Cents du 15 nivôse an IV.

2. Etat sommaire des *Archives de la Marine*, p. 379.

3. Lettre du 19 mai 1782. *Archives de la Marine*.

TROISIÈME PÉRIODE

LA RÉVOLUTION

I

De 1789 à l'an VIII

L'amiral jusqu'en 1627, le grand maître de la Navigation jusqu'en 1669, et par la suite le secrétaire d'État centralisaient sous l'Ancien Régime toutes les attributions relatives à la Marine de Guerre, à la Marine de Commerce et aux Colonies. Toute action au dehors, sauf celle qui s'exerçait par l'entremise des diplomates, était de leur ressort:

La marine militaire empruntait à la marine marchande ses équipages d'inscrits. Elle lui offrait la protection de ses canons pour sillonner les mers en toute sécurité. Tous deux, flottes militaire ou commerciale, assuraient les communications avec les Colonies. Elles y trouvaient des comptoirs et des points d'appui. Ainsi

les trois services qui dépendaient du ministère de la Marine formaient un ensemble fortement lié par des intérêts solidaires.

La Révolution vint briser cette organisation complexe qui constituait un État dans l'État. La Marine subit les répercussions du grand mouvement qui avait soulevé la France.

La loi du 15 mai 1791 supprima la charge d'amiral (1) et la loi du 13 août 1791 dispersa entre de nombreux départements les attributions jusqu'alors concentrées sous une autorité unique.

Le ministère des Finances eut désormais à fixer l'état légal du navire et à exploiter le domaine public maritime. Le ministère de l'Intérieur reçut en partage la police sanitaire et la direction des travaux publics maritimes. Il eut la mission de veiller à la conservation et à l'amélioration des rades, des passes, des ports et de la partie maritime des fleuves ; il fut en outre chargé du balisage et de l'éclairage. Le ministère du Commerce dut veiller à la prospérité de la Marine marchande.

1. Le décret du 22 avril-1^{er} mai 1791, sanctionné le 15 mai, établit 3 amiraux. Mais ce grade militaire n'eut plus rien de commun avec l'ancienne dignité d'amiral de France. En l'an XII Murat fut nommé Grand Amiral. Le duc d'Angoulême sous la Restauration porta le titre d'Amiral. Cette dignité fut supprimée définitivement en 1830. Les amiraux nommés par la suite eurent simplement la correspondance de grade avec les maréchaux.

Les Consulats passèrent aux Affaires étrangères (1) (14 février 1793).

Les tribunaux d'amirauté furent supprimés. Diverses juridictions recueillirent leur héritage : tribunaux de commerce, tribunaux maritimes spéciaux, juridictions de l'ordre administratif et tribunaux ordinaires. Un décret du 27 avril 1791 énuméra les attributions qui restaient au ministère de la Marine.

La marine avait envoyé au sein des assemblées révolutionnaires d'anciens officiers et d'anciens fonctionnaires qui y apportèrent leur expérience, leurs préjugés et leurs préventions. En particulier Malouet, ancien intendant du port de Toulon, joua un rôle considérable dans les premières délibérations où s'agita le sort de la Marine.

La décision que prit d'abord l'Assemblée Constituante fut de ramener dans les ports militaires l'unité de direction instituée par Colbert et brisée au cours du xviii^e siècle.

Un décret du 29 décembre 1790 supprima le Conseil de Marine (2) institué à la veille de la Révolution

1. Le service des Consulats avaient été momentanément séparé de la marine et rattaché aux Affaires étrangères de 1761 à 1766.

2. Ce Conseil de Marine qui jouait le rôle de Conseil d'administration du département comprenait les quatre directeurs de l'administration centrale, trois officiers de marine, un intendant et deux maréchaux de camp inspecteurs des corps de l'artillerie coloniale et du génie.

(19 mars 1788) ainsi que les directeurs et les intendants des bureaux de la Marine pour compter du 1^{er} janvier 1791 (1). Cette mesure ne s'étendait pas aux intendants des ports. Le décret visait seulement les hauts fonctionnaires du ministère en service à Paris. En effet l'article 2 du décret décide que les titulaires actuels de ces fonctions seront maintenus « jusqu'à l'organisation nouvelle des bureaux de la Marine ».

Cette organisation fut réglementée par un décret du 27 septembre 1791 qui ne se rapporte qu'aux bureaux de l'administration centrale (2).

L'administration des ports militaires fut réorganisée le 21 septembre 1791. Les commandants de la Marine perdirent toute autorité sur les arsenaux. Mais à la première formation des nouveaux cadres les anciens commandants purent prétendre aux hauts emplois dans la direction des ports de guerre (3). Toutefois l'admi-

1. « Article premier. — L'Assemblée nationale, ouï le rapport de son comité de Marine, décrète qu'à compter du 1^{er} janvier 1791 le Conseil de Marine sera supprimé.

« Art. 2. — Que les places de directeurs et d'intendants des bureaux de la Marine seront supprimés sauf aux titulaires actuels de ces places à continuer de travailler avec les qualités et le traitement qui seront déterminés par l'organisation nouvelle des bureaux de ce département. » Décret du 29 déc. 1790. *Rec. des lois de la Marine*, t. 1, p. 214.

2. Décret du 27 sept. 1791 sur l'organisation des bureaux du département de la Marine. (*Rec. des Lois de la Mar.*, t. II, p. 352.)

3. « Art. 2. — Les ordonnateurs des ports... seront choisis par le roi parmi les anciens commandants des ports, les intendants de la

nistration des ports n'eut plus rien de militaire. La direction générale était confiée à un administrateur unique qui prit le nom d'ordonnateur (1). Ce titre remplaça celui d'intendant.

L'ordonnateur avait autorité sur tous les services de l'arsenal. Des chefs d'administration se partageaient

marine, les commissaires généraux, etc... les ingénieurs généraux et ingénieurs-directeurs actuellement existants. » (Décret du 27 sept. 1791. *Rec. des Lois de la Mar.*, t. II, p. 319.)

1. « Art. 2. — L'administration des ports sera civile. Elle sera incompatible avec toutes fonctions militaires.

« Art. 3. — La direction générale de tous les travaux et approvisionnements, de la comptabilité de toutes les dépenses de la police générale et des classes du ressort sera confiée dans chaque port à un administrateur unique sous le titre d'ordonnateur.

Art. 4. — L'administration de chacun de ces ports sera divisée en six détails principaux qui seront confiés comme il suit à des chefs d'administration :

1° Les constructions, travaux et mouvements du port à un chef;

2° L'arsenal et la comptabilité de l'arsenal en journées d'ouvriers et matières à un chef;

3° Le magasin général et approvisionnements à un chef;

4° La comptabilité des armements, vivres et classes à un chef;

5° Les fonds et revues à un chef;

6° Les hôpitaux et bagnes à un chef.

Art. 5. — Les mouvements des ports seront dirigés par un sous-chef sous les ordres du chef des travaux.

Art. 6. — Le commandant des armes dans chaque port nommera tous les trois mois les enseignes au nombre qui lui sera demandé par l'ordonnateur pour être employés à l'exécution des mouvements des ports, sous les ordres du chef et du sous-chef des travaux. (Décret du 21 sept. 1791. *Recueil des lois de la Marine*, p. 307.)

les différents détails administratifs et techniques. Les constructions navales et les mouvements du port formaient un seul service : ceux qui le dirigeaient portaient aussi le titre de chefs et sous-chefs d'administration. A la mer deux sous-chefs assuraient le fonctionnement du service administratif des vaisseaux.

C'était l'élimination complète de l'élément militaire et le triomphe des administrateurs. Il dura peu. Le vent qu'ils avaient en poupe tourna brusquement et la tourmente révolutionnaire leur enleva bien vite ce qu'elle avait apporté.

Par un décret du 12 septembre 1793 les mouvements du port cessèrent de faire partie des attributions des ordonnateurs et passèrent sous l'autorité du commandant des armes (1).

Le décret du 27 septembre 1793 amena une perturbation nouvelle. Les titres des administrateurs de la Marine furent modifiés. Un principal chef remplaça l'ordonnateur. Il eut sous ses ordres des chefs particuliers, sous-chefs, commis principaux, etc. (2). C'était un

1. « Les mouvements des ports qui, par la loi du 12 octobre 1791 avaient été attribués aux ordonnateurs civils de la marine, ne feront plus partie de leurs fonctions et s'exécuteront à l'avenir sous les ordres des commandants des armes par les lieutenants et enseignes de vaisseaux à qui le soin aura été confié par le décret du 28 juin dernier. » Décret du 12 septembre 1793, *Recueil des lois de la Marine*, t. IV, p. 91.

2. « Article premier. — La corps et la dénomination de l'administra-

changement dans les dénominations plus qu'une modification de l'organisation générale. On trouvait que le titre de l'ordonnateur était trop pompeux. Les conventionnels imbus d'idées individualistes étaient hostiles aux corps organisés et hiérarchisés comme aux associations de toute nature. Ils redoutaient l'esprit de corps. Tout lien leur était suspect qui, par la force née de l'union, pouvait rompre l'égalité entre les citoyens. Les fonction-

tion civile de la Marine ainsi que des différents grades qui y étaient précédemment établis sont et demeurent supprimés.

« Art. 2. — Il y aura dans les ports de la République des bureaux civils de la Marine pour les opérations relatives aux différentes parties du service. Les citoyens qui y seront employés seront désignés par la dénomination d'employés civils de la Marine.

« Art. 3. — Il y aura dans chacun des ports de Brest, etc., seulement un principal chef dont les fonctions seront les mêmes que celles qui étaient attribuées au ci-devant ordonnateur civil. Les différentes parties du service seront distribuées, dans les mêmes ports, de même que précédemment entre différents chefs particuliers qui seront sous les ordres du chef principal.

« Art. 5. — Les fonctions qu'un employé aura remplies dans un port et l'emploi dans lequel il aura servi ne lui donneront aucun droit ni aucune qualité pour réclamer le même emploi et exercer les mêmes fonctions dans un autre port. Le patriotisme et la capacité seront la seule règle que le ministre devra suivre sa responsabilité pour la nomination aux différents emplois.

« Art. 8. — Les dispositions ci-dessus sont communes aux ingénieurs constructeurs. Ils cesseront également de faire corps.

« Art. 9. — L'ingénieur en chef correspondra directement pour toutes les parties de son service avec le ministre dont il recevra et exécutera les ordres sans aucun intermédiaire. » (Décret du 27 sept. 1793. *Recueil des Lois sur la Marine*, t. IV, p. 124.)

naires de l'administration et les ingénieurs-construc-teurs cessèrent de faire corps et perdirent tout droit acquis, non seulement à l'avancement, mais même à l'emploi dont ils étaient pourvus.

Enfin l'ingénieur en chef devint indépendant du principal chef d'administration et ne releva plus que du ministre. La crainte de la tyrannie amena la désorganisation systématique de toute autorité. Le ministre lui-même fut supprimé et ses pouvoirs remis à une commission exécutive (12 germinal, an II). Du faite à la base l'autorité était dispersée en de nombreuses mains.

Le décret du 14 pluviôse prononça encore dans ce sens l'évolution commencée. Il supprima une fois de plus l'unité de direction déjà menacée, et restaura le principe de la dualité des pouvoirs.

Cette mesure fut prise sur la proposition de Jean Bon Saint-André qui se livra au sein de la Convention à une violente diatribe. Après avoir flétri en termes véhéments les intendants qui exerçaient sous l'Ancien Régime un empire absolu et tyrannique, le rapporteur du Comité de Salut public déplora les mesures prises par l'Assemblée Constituante :

« Les premières réformes de l'assemblée Constituante, au lieu d'atteindre et de diminuer la puissance de ces hommes dangereux, contribuèrent à son accroissement. Malouet, intendant de la Marine, conserva aux administrateurs civils les privilèges qu'ils avaient, et leur donna ceux qu'ils n'avaient point. Vous avez déjà senti les

vices de cette organisation monstrueuse et par un décret sage, mais insuffisant, vous avez voulu abattre les prétentions, rabaisser le luxe et changer jusqu'aux dénominations des agents supérieurs de l'administration de la marine. Le titre de chef principal a été substitué à celui d'ordonnateur. L'uniforme trop riche a été changé en un uniforme plus simple. Les émoluments ont été diminués.

« Cependant un chef principal est encore un personnage trop important : il est le centre auquel vont aboutir toutes les administrations particulières... ; il est en quelque sorte, à lui tout seul, toute l'administration. »

Jean Bon Saint-André proposa de remplacer le principal chef d'administration par deux fonctionnaires : un agent maritime et un inspecteur civil, indépendants l'un de l'autre et n'obéissant qu'au ministre (1). L'agent

1. « Article premier. — Les chefs principaux des bureaux civils de la Marine sont supprimés.

« Art. 2. — Chaque chef de bureau civil suivra sous sa responsabilité personnelle les détails dont il est chargé. Il correspondra directement avec le ministre, recevra ses ordres et lui en rendra compte.

« Art. 3. — Il y aura dans chacun des ports de Brest, etc., un agent maritime et un inspecteur civil.

« Art. 5. — Chaque chef remettra tous les jours à l'agent maritime, un extrait de sa correspondance ainsi qu'une note de ses opérations et de tous les événements relatifs à son service.

« Art. 6. — L'agent maritime tiendra dépôt de tous les extraits et notes... il tiendra registre des ordres généraux et particuliers, qu'il recevra du ministre de la Marine, de même que de toutes les pièces qui pourraient lui être adressées ; il transmettra ses ordres et pièces

maritime avait sous son autorité les chefs des différents bureaux. Cependant ceux-ci avaient le droit de correspondre directement avec le ministre, recevaient de lui des instructions et lui rendaient compte de l'exécution des mesures prescrites. Singulière anarchie ! L'inspecteur civil doué d'un pouvoir d'investigation sur toutes les parties du service, en contrôlait le fonctionnement et en rendait compte au ministre.

Deux fois par décade l'agent maritime, l'inspecteur

aux chefs des bureaux civils, suivant la nature du service qui en sera l'objet.

« Art. 7. — L'inspecteur civil surveillera, pour en rendre compte au ministre, l'exécution des ordres donnés aux chefs des bureaux civils, ainsi que toutes les parties du service ; il prendra pour cet effet communication des extraits et notes qui auront été déposés au secrétariat où il sera tenu également de remettre les extraits de sa correspondance.

« Art. 8. — L'agent maritime, l'inspecteur et les chefs des bureaux civils de la Marine s'assembleront tous les *duodis* et *sextidis* de chaque décade à cinq heures du soir pour conférer et s'éclairer réciproquement et se concilier sur les différents détails du service qui leur sont attribués.

« Art. 9. — Chaque membre de l'assemblée pourra faire par écrit toutes questions ou propositions qu'il jugera convenables et les soumettra à la discussion ; il sera tenu registre de ces questions et propositions de même que des résultats de la discussion signés par tous les membres ; il en sera adressé copie certifiée au Ministre par l'agent maritime ; et le parti adopté par la majorité des opinants sera provisoirement suivi jusqu'à la décision du ministre. (Décret du 14 Pluviôse, an II. *Recueil des lois de la Marine*, t. IV, p. 313.)

et les chefs de bureaux devaient s'assembler en Conseil pour « conférer, s'éclairer réciproquement et se concilier sur les différents détails de service ». Les conflits se tranchaient à la majorité des opinants.

Mais bientôt la faveur revint aux administrateurs civils. L'ordonnateur reparait sous le régime du décret du 2 brumaire an IV.

Par un décret daté du lendemain, l'état-major des ports militaires est également organisé (1).

A sa tête est placé un commandant des armes qui commande aux officiers de marine de tous grades. Il est également chargé de la garde militaire et de la sûreté du port. Mais il n'intervient en aucune façon dans la direction technique et administrative de l'arsenal.

Bien plus il y a incompatibilité légale entre les fonc-

1. « Article premier. — L'état-major de chaque port sera composé d'un commandant des armes, d'un adjudant général, d'adjudants et de sous-adjudants.

Art. 2. — Le commandant des armes aura sous ses ordres les officiers de marine de tous grades.

Art. 5. — Il sera chargé de la garde militaire et sûreté du port des forts, batteries et portes dépendants de la Marine.

Art. 14. — Il déférera aux réquisitions de l'ordonnateur relativement à la sûreté des magasins, chantiers et dépôts appartenant à la marine.

Art. 16. — Il se concertera avec l'ordonnateur de marine lorsque le service qui lui est confié l'exigera. (Décret du 3 brumaire an IV. *Recueil des lois de la Marine*, t. VI, p. 69.)

tions militaires et les emplois de l'administration des ports.

L'ordonnateur de chaque grand port a sous son autorité les services d'administration et de comptabilité, les Constructions Navales, l'Artillerie et la Direction des Mouvements du port (1). Ces trois derniers services sont

1. Art. 3. — Dans chacun des grands ports un administrateur unique sous le titre d'ordonnateur de marine sera chargé de la direction générale des approvisionnements, des travaux, des mouvements de l'artillerie, de la comptabilité, de la police des chiourmes, des hôpitaux et de celle relative aux gens de mer de l'arrondissement.

Dans les ports secondaires ce service est confié à un commissaire principal de la Marine.

Art. 4. — Les ordonnateurs ainsi que les commissaires principaux chargés en chef du service des ports auront seuls la correspondance officielle avec le ministre de la Marine et des colonies pour toutes les parties de l'administration qui leur est confiée.

Les agents des différentes branches de l'administration des ports, ceux de l'administration des vivres de la marine, et les officiers de santé leur seront subordonnés.

Art. 5. — Il y a incompatibilité entre les fonctions des divers agents de l'administration des ports et toutes fonctions militaires.

Art. 6. — L'administration des ports est répartie en quatre branches principales, savoir :

L'Administration et la comptabilité.

La direction des Constructions Navales.

La direction des Mouvements.

La direction de l'Artillerie.

Art. 13. — Il y aura dans chaque port militaire de la République un Contrôleur de marine.

Art. 34. — Il y aura sur tout bâtiment de la République un agent de l'administration de la Marine. Il aura pendant la campagne le titre

dirigés chacun par des officiers spécialisés : officiers de ports, officiers d'artillerie, ingénieurs-constructeurs.

L'ordonnateur est secondé pour la partie administrative par un commissaire principal. Enfin un contrôleur témoin du fonctionnement du service en rend compte au ministre.

Sur chaque escadre il est embarqué un commissaire de Marine et un ingénieur, et sur chaque vaisseau un aide-commissaire. Un Conseil d'administration réunit périodiquement l'ordonnateur et les directeurs.

L'ordonnateur fait aussi partie, en qualité de Grand Juge, de la Cour martiale maritime chargée de juger les crimes, et préside le tribunal de police correctionnelle qui connaît les délits (1).

d'aide-commissaire et il sera traité à bord avec les mêmes égards que les officiers de l'état-major dont il fait partie.

Art. 42. — Lorsque les bâtiments de la République navigueront en armée ou en escadre il sera embarqué sur le vaisseau commandant un commissaire de marine et un ingénieur-constructeur.

Art. 50. — Il sera établi dans chacun des ports militaires de la République un Conseil d'administration. Dans les quatre ports il sera composé de l'ordonnateur, du commissaire principal et des trois directeurs... Le contrôleur de Marine est tenu d'assister au Conseil et il y aura voix représentative.

Art. 67. — Les ordonnateurs seront choisis soit parmi les contrôleurs des grands ports et les commissaires principaux, soit parmi les directeurs des Constructions Navales des Mouvements et de l'Artillerie.

(Décret du 2 brumaire an IV. *Recueil des Lois de la Marine*, t. VI, p. 31.)

1. « Art. 13. — L'ordonnateur de marine remplira les fonctions

Le décret de Brumaire ne laissait pas au ministre d'autre choix pour les fonctions d'ordonnateur que ceux qu'il pouvait faire parmi les commissaires et contrôleurs ou parmi les directeurs des services techniques. Les officiers de marine en étaient formellement exclus.

Ils trouvèrent dans l'amiral Truguet nommé ministre un défenseur ardent des intérêts de leur corps. L'amiral tenta de revenir sur les mesures édictées par le décret du 2 brumaire, an IV.

Il adressa au Conseil des Cinq-Cents un message où il critiquait l'organisation nouvelle « qui, disait-il, ne présente au gouvernement que des entraves et l'enchaîne dans ses moyens d'exécution ». Il faisait remarquer que les officiers de vaisseaux acquièrent au cours de leurs croisières une expérience qu'on ne peut négliger lorsqu'il s'agit de construire ou d'équiper des bâtiments.

Il déplorait que fussent interdites « aux amiraux et aux officiers de mer toute inspection et toute autorité dans ces arsenaux où se forgent et se construisent les éléments de leur gloire personnelle si indivisible de

qui étaient attribuées aux ci-devant ordonnateurs civils par la loi du 12 octobre 1791 sur l'organisation de la Cour martiale maritime.

Art. 14. — Le tribunal de police correctionnelle créé par l'article 6 de la même loi sera composé de l'ordonnateur, d'un commissaire ou sous-commissaire de marine, d'un ingénieur ou sous-ingénieur-constructeur, d'un chef ou sous-chef des Mouvements et de l'Artillerie. (Décret du 3 brumaire an IV. *Recueil des Lois de la Marine*, t. VI, p. 65.)

celle de la République. Par cette même organisation un amiral est forcé d'aller braver les tempêtes et combattre l'ennemi sur des vaisseaux qu'il a reçus d'une autorité dépourvue de toute expérience nautique » (1).

Le nouveau ministre demandait donc la suspension du décret de Brumaire. Il proposait la création d'un ordonnateur choisi dans toutes les professions militaires, techniques ou administratives, mais ayant effectué dix années de navigation au minimum. Sous ses ordres seraient placés deux directeurs chargés, l'un des questions militaires et techniques, l'autre de l'administration et des approvisionnements.

Le Conseil des Anciens et celui des Cinq-Cents firent droit provisoirement à cette requête et suspendirent l'application du décret de Brumaire (23 Frimaire an IV).

L'ordre du jour de la séance du 15 nivôse an IV amena au Conseil des Cinq-Cents le débat sur le fond de la proposition.

Le citoyen Bergevin, rapporteur de la commission chargée d'examiner le projet, s'y montra nettement hostile et s'éleva en termes acerbes contre le Directoire qui se permettait de critiquer les lois avant de les mettre en application (2).

1. Message du Directoire exécutif au Conseil des Cinq-Cents sur la situation de la Marine : du 12 Frimaire an IV (*Recueil des Lois de la Marine*, t. VI).

2. *Recueil des Lois de la Marine*, t. VI, p. 187.

La discussion reprit le 28 nivôse. Villetard déclara que l'institution d'un ordonnateur unique était un danger pour la République. Il reprochait aussi au projet de l'amiral Truguet d'exiger des futurs ordonnateurs un minimum de dix années de navigation. Cette condition obligeait à les choisir dans l'ancienne marine royale. Au surplus, disait-il, les navigateurs ne connaissent rien à l'administration qui est une chose d'expérience. Or le rôle de l'ordonnateur est surtout d'administrer. Le message du Directoire était à ses yeux une manœuvre des officiers d'épée « qui veulent coloniser dans la famille administrative pour y établir des prétentions usurpatrices ».

Seule l'administration de Colbert avait fait régner l'ordre et l'économie et donné à la France la marine puissante digne de sa grandeur. C'est avec Choiseul en 1765 que le désordre s'était introduit dans notre organisation maritime. L'intervention des officiers militaires fortifiée en 1776 avait produit l'effet le plus désastreux. « Formons, séparément, concluait Villetard, des marins, des constructeurs, des administrateurs. Chacune de ces carrières est assez avantageuse à qui la parcourt et toutes sont utiles à la République. »

Rouyer était d'un avis opposé. Administrer un port et en diriger les travaux suppose une connaissance approfondie des vaisseaux : « Quand un armateur veut mettre un vaisseau à la mer, dit Rouyer, il achète tous les matériaux qui doivent le composer et il en fait sur-

veiller la construction, non par un écrivain, mais par le capitaine qui doit le monter et y attacher le victoire et la fortune. »

Sentant le Conseil hostile au projet de Truguet, Rouyer déposa une résolution qui, sous une forme différente, en reproduisait les dispositions essentielles. Il demandait la création d'un commissaire maritime choisi indistinctement parmi les officiers civils ou militaires et placé à la tête du port. Il aurait la surveillance de tous les services.

De plus le commandant des armes aurait dans ses attributions les constructions, radoubs et armement des vaisseaux. Sous ces réserves Rouyer admettait l'application de la loi de brumaire.

Le Conseil des Cinq-Cents refusa de le suivre dans cette voie. Tous les orateurs célébraient dans la loi de brumaire un retour à l'Ordonnance de 1689, qui avait fait une marine prospère et dénonçaient dans le message une forme déguisée de l'Ordonnance de 1776.

Le vote du Conseil des Cinq-Cents fut défavorable à la proposition de l'amiral Truguet. Il fut décidé que la loi de brumaire recevrait son entière application (29 nivôse). Le Conseil des Anciens se rangea à cet avis, après avoir entendu son rapporteur Gouly qui, tout en reconnaissant quelques imperfections dans la loi, déclarait qu'il était temps de substituer une organisation quelconque à l'anarchie régnante (7 pluviôse an IV).

Ne pouvant placer à la tête des ports les officiers généraux de la Marine, fermement résolu d'autre part à se passer du concours des administrateurs, l'amiral Truguet porta son choix sur les ingénieurs-constructeurs qui, aux termes de l'article 67, pouvaient être élevés aux fonctions d'ordonnateur. Par un rapport du 5 germinal, le ministre de la Marine fit connaître au Directoire ses intentions sur ce point. Il y constatait que les chefs militaires l'avaient loyalement éclairé sur le mérite de leurs subordonnés. « Pourquoi faut-il que les chefs de l'administration m'aient privé de la douce satisfaction de vous faire le même éloge de leur franchise et de leur zèle. Soit ménagement coupable, soit faiblesse impardonnable, aucun malversateur ne m'a encore été signalé. Et cependant quel brigandage ! quels abus et quelles dilapidations ont eu lieu dans nos arsenaux !

« Mais très heureusement, loin du foyer de l'intrigue et de la corruption, existent des hommes purs, intègres et modestes qui n'ont jamais circonvenu le ministre ; je veux parler des ingénieurs-constructeurs..., cette classe précieuse d'hommes, la seule véritablement instruite dans la Marine...

Comme il est temps de faire cesser le monopole exercé sur les talents et de mettre le vrai mérite en évidence, je m'empresse, citoyens, d'appeler les ingénieurs-constructeurs de la Marine aux emplois supérieurs des ports.

« En vous proposant, citoyens directeurs, d'aussi honorables choix, je ne me dissimule pas que je soulève contre moi toutes les prétentions déjouées, tous les amours-propres et les intérêts particuliers lésés, que j'arme enfin contre moi la médiocrité et l'envie (1). »

Il ne semble pas que ce choix ait donné des résultats particulièrement heureux. L'ordonnateur Groignard à Toulon donna à critiquer plusieurs de ses opérations. Il usait de singuliers procédés d'administration. C'est ainsi par exemple qu'il ne fit livrer que fictivement la majeure partie d'une fourniture de vins pour laquelle il avait traité et en fit verser le montant au prix du marché par le soumissionnaire à d'autres créanciers de la Marine. Méthode originale, mais sans doute onéreuse de se procurer du numéraire. Au moment où il abandonna ses fonctions, il fut fort difficile de se rendre un compte exact de la situation financière dans laquelle il laissait le port (2).

1. *Recueil des Lois de la Marine*, t. VI, p. 315. Message au Directoire Exécutif sur l'exécution des lois de la Marine.

2. Brun, *Guerres maritimes de la France*.

II

L'établissement des Préfets maritimes.

Les expériences successives de la période révolutionnaire avaient été néfastes à la Marine. A la fin du Directoire les arsenaux étaient vides. L'instabilité des chefs et des systèmes avaient amené le désordre et l'anarchie. Les esprits étaient surexcités par les compétitions.

Le Consulat jugea la réorganisation de la Marine urgente : « Prenez des mesures pour qu'à la fois sur toutes nos côtes on lève des gens de mer ; pour que pendant le même temps l'on grée nos vaisseaux et qu'on les approvisionne de tout ce qui peut être nécessaire à leur navigation. Le peuple français veut une marine. Il la veut fortement. Il fera tous les sacrifices nécessaires pour que sa volonté soit remplie (1). »

Pour exécuter ce programme il fallait avant tout donner à la Marine une organisation définitive.

1. Lettre des Consuls au ministre de la Marine et des Colonies, 5 thermidor an VIII. (*Recueil des lois de la Marine*, t. X, p. 286).

Le Premier Consul comprit que la pluralité des chefs nuit à la bonne expédition des affaires et ralentit l'exécution des ordres. Il résolut de réaliser l'unité de direction dans les mains d'un chef armé d'une forte initiative.

Jusqu'alors la lutte pour le partage des attributions n'avait mis aux prises que le militaire et le civil. La mesure de l'amiral Truguet fit apparaître un troisième élément qui à son tour demanda une place plus large au soleil. C'est l'élément technique représenté par les ingénieurs dont la puissance ne cesse de grandir.

L'art des constructions navales s'est peu à peu développé. Les vaisseaux, augmentant de tonnage, requièrent une étude plus approfondie de la mathématique et des connaissances générales plus étendues.

Les ingénieurs abandonnent la méthode routinière de leurs devanciers et ne se contentent plus de reproduire indéfiniment des plans dont l'expérience a confirmé le mérite.

Le Conseil d'État fut chargé de préparer un règlement nouveau, afin d'obtenir sans froissement la coopération des éléments militaires, administratifs et techniques.

La Section de Marine du Conseil d'État (1) dut répondre à deux questions.

1. Cette section était ainsi composée : Gantheaume, contre-amiral président ; Champagny, ancien officier de Marine ; Fleurieu, ex-mi-

Il s'agissait tout d'abord de savoir si un Conseil d'Amirauté était nécessaire. « La section pense que le Conseil d'Amirauté est remplacé par le Conseil d'État, le Conseil d'Administration par le ministre et que cette division est utile. »

La section de Marine faisait remarquer qu'une assemblée ne peut délibérer et agir sans inconvénient. Ou bien les avis différents paralysent toute action, ou bien l'initiative et le pouvoir véritable sont abandonnés aux mains d'un seul qui agit au nom de tous, sans responsabilité personnelle et effective. Délibérer est le fait de plusieurs, agir est le fait d'un seul.

Le Conseil d'État avait reçu en second lieu la mission de préparer un projet de loi portant organisation de la Marine. Le rapport de la section de marine contient sur ce point des observations très justes tirées de la nature même des choses.

La section mettait en lumière le but que doit remplir une marine : but essentiellement militaire qui est de protéger l'État, son commerce, ses colonies.

« Avoir des vaisseaux, les armer et les équiper, en régulariser les dépenses ; voilà les principales branches de l'administration. »

Le rapport analysait les qualités que doivent réunir ceux qui y concourent.

ministre de la Marine ; Loscallier, chargé spécialement des colonies, commissaire ordonnateur de la Marine ; Redou, ex-commissaire de la Marine.

« L'homme qui construit un vaisseau doit avoir une connaissance approfondie des sciences mathématiques et physiques, des arts multipliés de la construction. Son éducation est nécessairement longue. »

« L'homme de mer destiné à affronter les dangers de son élément doit de bonne heure s'en faire une habitude. Destiné à combattre il doit connaître l'usage et le maniement du vaisseau et des armes dont il se sert. Et puisqu'il est associé à d'autres hommes, la discipline qui réunit leurs forces et leurs moyens de conservation est l'objet de ses recherches. Voilà son étude ; elle est plus active que spéculative : elle est expérimentale.

« Il y a une différence essentielle entre le constructeur et le marin ; celui-là combine ses opérations par une étude réfléchie ; le marin au contraire doit être prompt à voir et à juger.

« L'administrateur prépare à l'un et à l'autre les moyens d'action. Il achète avec économie, conserve avec soin. Les dépenses sont diminuées. Il les met à même d'entreprendre davantage. De là aussi résulte un contrôle, un examen des opérations de l'un et de l'autre, non sur l'art, mais sur les avantages qu'elles ont. »
Constamment l'administrateur doit mettre en balance l'utilité d'une opération avec les frais qu'elle entraîne.
« C'est par cet art peu connu que Sully, Louvois, Colbert opérèrent de grandes choses. »

Des qualités différentes et quelquefois contraires du

marin, du constructeur et de l'administrateur, découle la nécessité de trois grandes divisions dans l'organisation de la marine.

Sans doute ces trois divisions ont des points de contact et nul ne peut remplir parfaitement sa tâche s'il ignore complètement le rôle et les moyens d'action des services voisins. Mais c'est de l'impossibilité d'embrasser trop d'objets que dérive la nécessité de diviser les attributions en fonctions militaires, travaux et administration. Les chefs de ces trois services doivent s'entraider et non s'entraver. Mais qui donnera la direction générale ?

Après un rapide historique de l'organisation maritime sous l'ancien régime et la révolution, le rapport de la section fait remarquer « que cette fluctuation dans le système du gouvernement des ports prouve la nécessité de n'établir aucune supériorité entre le militaire, l'administrateur et le constructeur ; de rendre leurs fonctions indépendantes et de les faire concourir au même but sans se nuire. Et de même que le ministre à Paris est le principe de vie de la marine de la République, nous avons pensé que son délégué dans un port pourrait remplir cet objet, arrêter les rivalités, circonscrire chacune des autorités dans ses fonctions, lever les obstacles des localités et, par l'unité de son pouvoir, concentrer tous les moyens pour le succès d'une opération.

Ce chef nous l'appellerons Préfet maritime. Sera-t-il

militaire ou non ? Nous avons pensé que cette question ne devait pas être proposée parce que, le premier Consul ayant le choix des ministres et des agents particuliers du gouvernement, c'est limiter ses attributions, c'est exclure des hommes à talents supérieurs, c'est donner une préférence décourageante pour ceux qui seraient exclus. »

Le Conseil d'État inclinait cependant plutôt en faveur des militaires. Il fallait à la tête de chaque port un homme qui participât aux trois ordres de connaissances : sciences militaires, architecture navale et administration. L'officier militaire était celui qui se rapprochait le plus de cet idéal. Il avait en outre cet avantage de représenter le service utilisateur, celui pour qui sont faits les vaisseaux et qui les conduit au combat. Il risque moins que tout autre de perdre de vue le but primordial.

D'ailleurs sous le Consulat les militaires commençaient à prendre dans les affaires publiques une prédominance marquée.

Cependant le Premier Consul, pour donner satisfaction aux deux partis en présence, attribua deux préfectures maritimes à des administrateurs civils, et trois autres à des contre-amiraux (1). (Arrêté du 1^{er} thermi-

1. Caffarelli, conseiller d'État, fut nommé préfet maritime à Brest, (c'était un ancien maréchal de camp du génie); Redon, conseiller d'État, ancien commissaire de la Marine, fut nommé à Lorient; Martin, con-

dor an VIII.) Cette mesure conciliante fit malgré tout des mécontents. Bertin, ordonnateur à Toulon, nommé préfet maritime au Havre, n'accepta pas de servir sous un régime qui consacrait la déchéance de son corps. D'autres se montrèrent moins ombrageux (1).

Le règlement du 7 floréal an VIII, qui fut la codification des travaux du Conseil d'État, partagea en trois groupes les services de l'Arsenal tous placés sous l'autorité du préfet maritime (2).

Les services militaires dirigés par des officiers de

tre-amiral à Rochefort ; Niclly, contre-amiral à Anvers ; Vence, contre-amiral à Toulon ; Bertin, ordonnateur au Havre, (*Recueil des lois de la Marine*, t. X, p. 284.)

1. Parmi eux Malouet, ancien intendant du port de Toulon, qui fut nommé préfet maritime à Anvers le 25 février 1808.

2. « Article premier. — Le territoire maritime de la France est divisé en six arrondissements.

« Art. 3. — Il y aura dans chacun des arrondissements un préfet maritime.

« Art. 5. — Les préfets maritimes dans leurs ports respectifs recevront immédiatement les ordres du ministre de la Marine et les feront exécuter ; ils auront seuls la correspondance habituelle avec lui.

« Art. 6. — Ils auront sous leurs ordres les individus employés dans tous les genres de services de la Marine. Ils seront à la tête de l'administration et auront la direction générale des travaux.

« Art. 9. — Le service des ports et vaisseaux de Brest, Lorient, Rochefort et Toulon sera divisé ainsi qu'il suit :

- 1^o État-major, officiers, troupes d'artillerie de Marine ;
- 2^o Constructions navales ;
- 3^o Mouvements du port ;
- 4^o Parc d'artillerie ;

vaisseau comprenaient : 1° l'Etat major, les officiers et les troupes qui obéissaient au chef militaire ; et 2° les Mouvements du port, placés sous l'autorité du chef des Mouvements.

Les services techniques de construction et de réparation étaient répartis selon leur objet entre le chef des constructions navales, le chef du parc de l'artillerie et le chef des travaux maritimes.

Les Services administratifs dépendaient du chef d'administration. Son rôle était d'approvisionner dans un

5^e Administration et comptabilité.

Ces détails seront confiés à des chefs sous l'autorité du préfet maritime.

« Art. 36. — L'administration et la comptabilité se diviseront ainsi qu'il suit :

Le magasin général où se fait la recette et la dépense de matières ;

Les fonds et revues ,

Les armements et prises ;

Les chantiers et ateliers ;

Les hôpitaux et bagnes ;

Les vivres.

« Art. 41. — L'inscription maritime fera partie des attributions du chef d'administration.

« Art. 46. — Il sera nommé par le Premier Consul et pour chacun des arrondissement un inspecteur.

« Art. 61. — Il y aura dans les chefs-lieux d'arrondissements maritimes un Conseil d'Administration composé du préfet maritime et des chefs des différents détails du service du port. L'inspecteur sera tenu d'y assister, il y aura voix représentative ». (Règlement du 17 floréal an VIII sur l'organisation de la Marine. *Recueil des lois de la Marine*, t. X, p. 235.)

magasin général le matériel nécessaire à la Flotte et à l'Usine. Il assurait l'administration des travaux par l'intermédiaire du commissaire aux chantiers et ateliers qui administrait le personnel ouvrier et tenait la comptabilité de la matière et de la main-d'œuvre ; il en surveillait en même temps l'emploi. Le chef d'administration avait sous ses ordres directs les services des fonds et revues, des armements et prises, des hôpitaux et bagnes et des vivres.

Un inspecteur indépendant de toute autorité locale et représentant direct du Ministre exerçait son contrôle sur toutes les parties du service.

Enfin un Conseil d'Administration composé de tous les chefs de service éclairait et conseillait le préfet.

La création des Préfectures maritimes a donné enfin à la marine française l'unité de direction, l'unité de vues et la stabilité qui lui étaient nécessaires. Il en est sorti une organisation harmonieuse et forte qui n'a pas beaucoup varié au cours du XIX^e siècle. Ce régime subit cependant un moment d'éclipse. La Restauration, imbue des idées anciennes, voulut revenir au système en vigueur sous l'Ancien Régime. Ces émigrés « qui n'avaient rien oublié et rien appris » restaurèrent les Intendances d'autrefois.

Le 29 novembre 1815 parut une ordonnance précédée de considérations en contradiction évidente avec les faits.

« Nous avons reconnu que les pouvoirs sont réunis

dans les mains d'un chef unique, que l'effet de ce système est de rendre illicite une responsabilité trop étendue ; qu'il faut revenir à des institutions dont l'expérience de plus d'un siècle a montré les avantages. »

En conséquence l'Ordonnance de 1815 supprimait le Préfet maritime et partageait ses pouvoirs entre un commandant et un intendant. Dernier sursaut d'une institution mourante.

Le rétablissement des Intendances trouva peu de partisans. On ne se leurrerait pas sur l'intention politique qui y avait présidé. C'était un article du programme de la Monarchie nouvelle qui voulait renouer le fil rompu des traditions et revenir aux formes du passé.

Cette tentative ne résista pas à l'épreuve des faits. Le 27 décembre 1826 les Préfets maritimes furent rétablis.

Ils ont été conservés depuis lors. Jusqu'en 1875 aucune restriction ne fut apportée au choix du ministre dans l'attribution des préfectures.

Le 20 avril 1875 le ministre de la Marine, dans un rapport au Président de la République, fit observer « que le caractère essentiellement militaire de ces fonctions a bientôt dominé le caractère administratif qu'elles avaient à l'origine. Des vice-amiraux furent donc appelés aux grandes préfectures de Brest et de Toulon et plus tard à diverses reprises à celles des autres arrondissements ».

La division du territoire militaire en 18 corps d'ar-

mée, ayant à leur tête des généraux de division, venait d'être votée par l'Assemblée nationale. C'était un exemple pour la Marine.

Ainsi la décision présidentielle du 20 avril 1875 prescrivit que les préfets maritimes seraient exclusivement choisis parmi les vice-amiraux et qu'ils exerceraient le commandement en chef des corps militaires et des forces navales stationnées dans leur arrondissement (1).

L'attribution des fonctions de commandant en chef aux Préfets maritimes a quelque peu changé leur caractère. Elle leur a conféré un pouvoir plus étendu, sans diminuer l'importance de leur rôle administratif. Elle assure la cohésion étroite de tous les moyens d'action dont disposent les ports militaires.

L'organisation des Préfectures maritimes n'a subi depuis 1875 aucune modification notable (2).

1. *Bulletin Officiel de la Marine*, année 1875, p. 411.

2. Il n'est peut-être pas sans intérêt d'indiquer sommairement les grandes lignes de l'organisation administrative de la Marine, telles qu'elles sont tracées par le décret du 18 décembre 1909.

Le principe général de l'organisation et du fonctionnement des services est celui de la répartition des fonctions en :

Direction ;

Exécution ou gestion administrative ou comptable ;

Contrôle.

L'exécution et la gestion sont soumises à la Direction.

Le contrôle ne peut participer ni à la direction ni à l'exécution et relève directement du ministre.

Le commandant supérieur d'une force navale est le chef responsa-

ble de l'administration de cette force. Son état-major comprend des officiers des différents corps qui sont ses conseillers techniques, mais qui n'exercent pas d'autorité directe.

L'administration intérieure des bâtiments est dirigée par un Conseil d'administration composé du commandant, du commandant en second et du Commissaire qui en est le délégué permanent.

A la tête de chaque arrondissement maritime est placé un vice-amiral, commandant des forces affectées à l'arrondissement et chargé de la direction supérieure de tous les services de la marine. Ces services sont :

1° Les services militaires qui relèvent du commandant du front de mer et du major général.

2° Les Directions de Travaux : Constructions Navales, Artillerie et Travaux hydrauliques, qui dépendent chacun d'un ingénieur général ou en chef.

3° La Direction de l'Intendance, placée sous les ordres d'un commissaire général ou en chef de la Marine.

4° La Direction du Service de Santé, sous l'autorité d'un médecin général ou en chef.

5° Les Directions de l'Inscription maritime qui relèvent d'un administrateur général ou en chef.

Le contrôleur général, assisté de contrôleurs de la Marine, a un droit d'investigation sur tous les services.

Un Conseil des directeurs se réunit chaque semaine sous la présidence du préfet.

L'organisation de l'administration centrale est calquée fidèlement sur celle des ports afin que les services soient parallèles entre l'arrondissement maritime et le ministère. Elle est complétée par des organes consultatifs et par l'institution des inspecteurs généraux militaires ou techniques.

CONCLUSION

Nous avons vu se dérouler depuis les origines les institutions maritimes : leur évolution s'est poursuivie dans un sens conforme aux tendances générales de notre histoire.

A ses débuts la Monarchie française, luttant pour asseoir son autorité dans le pays lui-même, est toute occupée de guerres intestines et se désintéresse des problèmes extérieurs. Elle ne jette pas les yeux au delà des frontières. Aussi la Marine est-elle délaissée. Aux périodes où le besoin se fait sentir d'une action au dehors par les voies de la mer, c'est aux flottes de commerce que la France a recours. Elle s'adresse aux républiques italiennes qui, toujours prêtes au négoce, lui cèdent leur marine au prix d'un honnête courtage.

La lutte terrible qui dura cent années entre la France et l'Angleterre oblige cependant la royauté à fonder des établissements maritimes destinés à servir de points d'appui à des flottes permanentes. Rouen, avant-garde maritime de la capitale, devient un port militaire de grande importance. C'est aussi l'époque où le

commandement s'organise et où s'établit une administration régulière.

La lutte finie, la France s'endort de nouveau dans sa quiétude et néglige sa Marine. Les charges les plus importantes deviennent des fiefs dont les titulaires, oublieux de leurs devoirs, ne songent qu'à leurs profits. L'amiral, non content d'abdiquer son rôle de chef suprême sur mer et de laisser la Marine périlcliter, résiste aux volontés du pouvoir central et compromet gravement la défense nationale.

Mais Richelieu prend le pouvoir. Il ramène l'unité dans le gouvernement, resserre le lien qui groupe les provinces de la nation française et donne au pays une conscience nationale. Les amiraux sont broyés par cette volonté de fer. Le nom même d'amiral disparaît comme une appellation séditionneuse et le Grand-Maître de la navigation édifie sa fortune sur les ruines de son rival.

A son tour le grand-maître tombe et ses pouvoirs, brisés en deux tronçons, reviennent aux mains de l'amiral et du secrétaire d'État jusque-là tenu dans l'ombre. L'amiral de France est restauré dans tous ses honneurs et ses profits. Mais son autorité est moindre qu'autrefois ; il est tenu en tutelle par le secrétaire d'État.

Celui-ci c'est Colbert. Il va relever la Marine déchuée depuis Richelieu et faire régner partout l'ordre et l'économie. Les intendants placés à la tête des ports de guerre exercent le contrôle de tous les services et dirigent

L'administration de la Marine, ne laissant aux officiers de vaisseau que le commandement des flottes.

La querelle alors commence entre la Plume et l'Epée. De nombreuses tentatives sont faites pour concilier les intérêts différents représentés par les deux corps ennemis. En 1765 Choiseul donne aux officiers de vaisseau une inspection continuelle qui dégénère en double action. En 1772 de Boynes conçoit le projet irréalisable d'enrégimenter les vaisseaux. En 1776 les officiers militaires obtiennent la direction générale des travaux, et les administrateurs civils sont chargés d'administrer, d'approvisionner et de compter.

Le cyclone révolutionnaire survient, abattant toutes les institutions anciennes et vermoulues. Mais avec des appellations nouvelles les adversaires reparaissent. Selon quelle formule faut-il, pour obtenir les meilleurs résultats, combiner les autorités militaires, les compétences techniques et le contrôle de l'administration ? Suivant les tendances du moment, tantôt les considérations militaires l'emportent et les officiers de vaisseau placés à la tête de tous les services font prévaloir leurs vues ; tantôt les ingénieurs, maîtres absolus dans leurs directions, fournissent même les ordonnateurs des ports ; L'administration, qui reçoit d'abord les inspirations directes du pouvoir central, est réduite plus tard à un rôle subalterne.

Presque toute l'évolution se place entre les interventions de ces deux hommes d'État qui ont laissé pour

des siècles dans l'organisation de leurs pays l'empreinte de leur génie : Richelieu et Napoléon.

Et cependant c'est par des moyens contraires qu'ils ont cherché à atteindre un but pareil. Tant les circonstances sont maîtresses des hommes ! Richelieu, et après lui Colbert, morcellent les pouvoirs des chefs : ils séparent l'administration économique de l'action militaire.

Napoléon au contraire ramène l'unité dans la direction des arrondissements maritimes.

Le règlement de l'an VIII voulait n'établir aucune supériorité entre le militaire, l'administrateur et le constructeur. Le rapporteur reprochait aux systèmes antérieurs de donner le rôle de moteur de l'organisme à l'un de ces trois agents. Il en résultait des rivalités qui avaient nui au bien du service. Le Premier Consul établit au-dessus d'eux tous une autorité unique et distincte. Et cependant les faits ont conduit les gouvernements postérieurs à choisir presque exclusivement les Préfets maritimes dans le corps militaire. La troisième République, marquant le dernier stade de l'évolution, a fait du Préfet maritime un commandant en chef.

C'est que l'Administration doit être subordonnée au Commandement. Sur les champs de bataille le chef d'armée doit avoir entre les mains toutes les forces et toutes les ressources pour les faire concourir au but final : la victoire. On ne conçoit pas que ses ordres,

quels qu'ils soient, puissent souffrir ni discussion ni retard. En temps de paix, responsable de la prompte mobilisation des forces navales, le commandant en chef doit participer à sa préparation. Il intervient dans l'administration pour orienter les services techniques et administratifs dans le sens des besoins du combat.

Ce n'est pas à dire que les administrateurs et les constructeurs n'ont d'autre rôle que de suivre passivement la voie tracée par le commandement.

Leur collaboration doit être active et dévouée ; active, parce que leur initiative inspirée de leur compétence particulière doit éclairer et conseiller celui de qui dépend le sort de la bataille ; dévouée, parce que le concours efficace des efforts procède moins des injonctions de la loi que de l'accord des volontés et des âmes dominées par un commun idéal.

ARMAND LE HÉNAFF.

Vu : le Doyen,
CAUWÈS

Vu : le Président de la thèse
CHÉNON

Vu et permis d'imprimer
Le Vice-Recteur de l'Académie
L. LIARD

BIBLIOGRAPHIE

- Abraham Duquesne et la marine de son temps*, par JAL. Paris, 1874, deux volumes in-8°.
- Archéologie navale*, par JAL. Paris, 1840, deux vol. in-8°.
- Documents inédits sur l'histoire de la Marine au XVI^e siècle*, par JAL. Paris, Imp. Royale, 1842, un vol. in-8°.
- Histoire de la Marine Française*, par de la RONCIÈRE. Paris, Plon Nourrit, 1899 et s., quatre vol. in-8°.
- La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XV*, par LA COUR-GAYET. Paris, Champion, 1902, un vol. in-8°.
- La Marine militaire de la France sous le règne de Louis XVI*, par le même. Paris, Champion, 1905, un vol. in-8°.
- La Marine militaire sous le règne de Louis XIII et de Louis XIV*. Paris, Champion, 1911, un vol. in-8°.
- Recherches sur l'Ancien Clos des Galées de Rouen*, par de BEAUREPAIRE. Rouen, 1864, un vol. in-8°.
- Compte du Clos des Galées de Rouen au XIV^e siècle (1382-1384)*, par CH. BRÉARD. Rouen, 1893, un vol. in-8°.
- Histoire de la Marine Française*, par E. SUE. Paris, Poupart, 1867, un vol. in-8°.
- Correspondance d'Escoubleau de Sourdis*, par E. SUE. Paris, Crapelot, 1839, trois vol. in-4°.
- Le chevalier Paul, lieutenant général des armées navales*, par H. ODDO. Paris, Le Soudier, 1896, un vol. in-8°.

- Lettres, Instructions diplomatiques et papiers d'État du Cardinal de Richelieu*, par AVENEL. Paris, Imp. Impériale, 1853, huit vol. in-4°.
- L'Empire grec au X^e siècle. Constantin Porphyrogénète*, par RAMBAUD. Paris, 1870, un vol. in-8°.
- Conquête de Constantinople*, par Geoffroy de VILLEHARDOUIN (Ed. Natalis de Wailly). Paris, 1872, in-8°.
- Les Guerres maritimes de la France. Port de Toulon*, par BRUN. Plon, Paris, 1867, deux vol. in-8°.
- Mémoire au Roi sur la Réforme de la Marine*, par le comte d'ESTAING. *Revue maritime*, mai 1910.
- Mémoires de Malouet*, Plon et C^{ie}, Paris, 1874, deux vol. in-8°.
- État sommaire des Archives de la Marine antérieures à la Révolution*, par NEUVILLE. Beaudouin, 1898, un vol. in-8°.
- L'Administration centrale de la Marine sous l'Ancien Régime*, par DAGNAUD. *Revue maritime*, mai 1912.
- Notice sur l'organisation du corps du Commissariat de la Marine*, par DESCHARD. *Revue maritime*, 1878-1879.
- Études historiques de la Marine militaire depuis le Moyen Age jusqu'à Louis XIV*, par E. MAISSIN. Toulon, Laurent, 1843, un vol. in-8°.
- Histoire maritime de la France depuis les temps primitifs jusqu'à nos jours*, par AUGIER. Brest, Gadreau, 1902, un vol. in-8°.
- Études d'histoire maritime*, par M. LOIR. Paris, Berger-Levrault, 1901, un vol. in-8°.
- La Marine Royale en 1789*, par le même. Colin et C^{ie}. Paris, 19 , un vol. in-8°.
- Lois maritimes*, par PARDESSUS. Paris, 1828-1842, six vol. in-4°.
- Ordonnance du 15 avril 1689*. Paris. Michollet (1689), un vol. in-8°.
- Ordonnance du roi concernant la Marine du 25 mars 1765*. Paris, Imp. Royale, 1765, un vol. in-4°.

Ordonnance de 1776. Paris, Imp. Royale, 1776, un vol. in-4°.

Nouveau Commentaire de l'Ordonnance de 1681, par VALIN.
La Rochelle. Legier Jérôme. 1766, deux vol. in 4°.

La charge d'Amiral dans la Marine française jusqu'au Cardinal de Richelieu, par J. VIVIELLE, lieutenant de vaisseau. *Revue maritime*, année 1912.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	5

PREMIÈRE PÉRIODE

La Marine militaire avant Richelieu

CHAPITRE PREMIER. — Les flottes mercenaires et les premiers amiraux	11
CHAPITRE II. — Un port militaire au xiv ^e siècle. Le Clos des Galées de Rouen	18
CHAPITRE III. — Les quatre amirautés	
§ 1. — L'Amiral de France	28
§ 2. — L'Amirauté de Guyenne	38
§ 3. — L'Amirauté de Bretagne.	40
§ 4. — L'Amirauté du Levant.	41
CHAPITRE IV. — L'administration maritime au xv ^e et au xvi ^e siècle.	46

DEUXIÈME PÉRIODE

De Richelieu à la Révolution

CHAPITRE PREMIER. — L'Amiral de France et le Grand-Maître de la navigation	53
§ 1. — Création d'Office de Grand-Maître.	56

§ 2. — La lutte contre les amirautés provinciales.	61
§ 3. — L'administration centrale de la marine de 1629 à 1669	68
§ 4. — Rétablissement de l'Amiral de France (1669).	72
CHAPITRE II. — L'administration des ports et les inten- dants de la Marine.	77
§ 1. — Le règlement de 1631.	79
§ 2. — L'institution des intendants de Police, Justice et Finances.	85
CHAPITRE III. — Les ordonnances de 1674 et 1689 . .	102
§ 1. — Les chefs militaires.	103
§ 2. — Les administrateurs	107
CHAPITRE IV. — Les ordonnances de 1765, 1772 et 1776.	119

TROISIÈME PÉRIODE

La Révolution

CHAPITRE PREMIER. — De 1789 à l'an VIII.	135
CHAPITRE II. — L'établissement des Préfectures mari- times	154
CONCLUSION	166

